This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

UC-NRLF
$B 95 285

Aus der Geschichte der Handels-, Transport- und Verkehrs- Arbeiterbewegung

BERKELEY
LIBRARY
UNIVERSITY OF
CALIFORNIA

Dreher — Schumann.

Die ökonomischen Vorbedingungen

und

Das Werden der Organisation.

Ein Ausschnitt aus der Geschichte
der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter-
Bewegung Deutschlands.

Nebst einer tabellarischen Uebersicht
und graphischen Darstellung der Entwicklung der Organisation
als Anhang.

Berlin 1907.

Verlag: Buchhandlung „Courier", Engel-Ufer 21.

HD6694
O4

Vorwort.

Was dies Buch sein soll? Sein Titel sagt es schon: Ein Rückblick auf das Werden und Wirken der modernen Arbeiter-Organisation im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe. Eine kurze Zusammenfassung der bisherigen Organisationsarbeit, zugleich ein Material- und Waffenarsenal für die jüngere Generation der Berufs-Kollegenschaft. In allen Ecken und Enden zerstreut lag bisher das Geschichtsmaterial der Arbeiterbewegung im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe. Wiederholt wurde auf Verbandstagen der Ruf nach einheitlicher, übersichtlicher Zusammenfassung der bisherigen Organisationstätigkeit und ihrer Erfolge laut. Die Verfasser vermeinen in diesem Buche den geäußerten Wünschen nach bestem Wissen nachgekommen zu sein und das vorhandene Bedürfnis gedeckt zu haben. Diese Arbeit — der, nur mit Dorfschulbildung ausgerüsteten Verfasser — ist ein Produkt der wenigen freien Stunden, die der Gewerkschafts-Beamten Berufstätigkeit übrig läßt. Möge das unscheinbare Werk hinausgehen in der Erwartung, der gewerkschaftlichen Organisation der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter neue Freunde, neue Anhänger, neue Kämpfer zu werben, dann hat es seinen Zweck erfüllt.

Hans Dreher. **Oswald Schumann.**

Inhalts-Verzeichnis.

Erster Teil.

Seite

Die ökonomischen Vorbedingungen unserer Organisation 1—124

Die Entwicklung des Handels 2
Der Handel im alten Hellas und Rom 4
Der Handelsverkehr im Mittelalter 6
Der Handel im neunzehnten Jahrhundert 11
Auf den Landstraßen 21
Das Werden der Eisenbahnen 42
Der Verkehr auf Wasserstraßen 61
Ueber den Ozean 75
Der Postbetrieb 90
Die Arbeitsverhältnisse in der guten alten Zeit 110
Endbemerkungen 122

Zweiter Teil.

Das Werden der Organisation . . . . . 125—235

Die Vorläufer der modernen Organisation 127
Die lokalen Berufsvereine 136
Der Zentralverband 197
Die Entwicklung des Zentralverbandes 203
Die Entwicklung der Verbandsmitgliedschaften 209
Die geographische Gliederung der Organisation 225

Das Wirken der Organisation . . . . . 236—411

Die sozialpolitische Tätigkeit der Organisation 237
Die amtlichen Erhebungen 317
Die Erhebungen des Verbandes 357
Berufliche Ausbildung 379
Arbeitsnachweis und Arbeitsvermittlung 392
Lohnbewegungen und Streiks 395
Tarifverträge 405
Die Unterstützungseinrichtungen des Verbandes 408
Schlußbetrachtungen 410

Anhang.

Tabellarische Uebersicht der Entwicklung des Zentralverbandes 1897—1906. Tabelle I—XIV . . . . . I—XVII

Graphische Darstellung der Entwicklung des Zentralverbandes 1897—1906. Tafel I—VIII.

Diagramme. A u. B.

Erster Teil.

Die ökonomischen Vorbedingungen unserer Organisation.

Die ökonomischen Wirtschaftsbedingungen formen die Menschen, nie schaffen die Menschen die Wirtschaftsformen. Das einfache Werden und der erfreuliche, alle Hoffnungen weitaus übertreffende Aufstieg unseres Zentralverbandes, ist tief begründet in dem Fortschreiten der modernen Produktionsentwicklung, ist deren mechanisch, logisches Ergebnis auf einer bestimmten Fortbildungsstufe. Die Gründer unseres Verbandes, die Führer unserer Organisation, sie waren und sind nur die weit- und vorausblickenden Vollstrecker einer historischen Wirtschaftsentwicklung, die zu bestimmter Zeit den Boden für die Aufnahme der Organisationssaat bereitete. Es sind im vollsten Sinne des Wortes Säemänner, die nur den Samen in die von der Entwicklung der Dinge kultivierte Erde auszustreuen brauchten, damit die Saat keime, grüne, gedeihe, blühe und reiche Früchte trage.

Wären die historischen Vorbedingungen für das Gedeihen unserer Organisation nicht in den wirtschaftlichen Verhältnissen gegeben gewesen, dann hätten auch Genies oder Uebermenschen sich vergebens bemüht, ein Organisationswerk zu schaffen, so fest und stark und umfangreich, wie wir es heute, zu unser aller Stolz und Freude vor uns sehen. Nur das ist das Verdienst der führenden Kollegen, daß sie mit rücksichtsloser Energie den Ideen bahngebrochen haben, die von ihnen als die richtigen und das Wohl der Gesamtkollegenschaft fördernden erkannt worden waren. Es ist nie und nirgends leicht gewesen, alte, eingelebte Anschauungen zu brechen, verzopfte Ideen niederzukämpfen und die Köpfe der Massen für neue Probleme empfänglich zu machen. Daß dies Werk in verhältnismäßig kurzer Zeit, den mit Ausdauer und nimmerschwankendem Kampfesmut arbeitenden Verkündern des modernen Arbeiterevangeliums gelungen, gewährt ihrer Persönlichkeit die höchste Genugtuung, und sie können deshalb sehr wohl des Dankes der Berufskollegen entbehren.

Die Menschheit hat eine gewisse Kulturstufe erreicht, die höchste ihres momentanen Seins, die aber täglich noch höher sich entwickelt. Auf dieser Stufe entfaltet die moderne Arbeiterorganisation ihre Flügel, um den zu unterst der Gesellschaft stehenden Proletarier hinaufzuheben zur vollen Sonnenhöhe des modernen Kulturmenschen, jenes Wesens, das den Blitz kommandiert und die Ozeane als Straßen, den Wind und die Ströme als bewegende Kraft in seinen Dienst zwingt.

Noch vor zwei Menschenaltern sahen die Arbeiter im allgemeinen und unsere Berufskollegen im besonderen ihren Feind in den neuerfundenen Maschinen und nicht in deren Anwendern, den Kapitalisten, Noch im großen Befreiungsjahre 1848 stand Deutschlands Arbeiterschaft im Banne der Zunft. Eine wahre Totfeindschaft wütete in den großen Massen gegen die Maschinen. Die alten Schiffer am Main und Rhein erhitzten sich, für eine möglichste Einschränkung der Dampfschiffe zum Gütertransport und Abschaffung aller auf Aktien gegründeten und für Rechnung großer Reedereien fahrenden Dampfschiffe. Im März 1848 rissen brotlose Lohnkutscher die Schienen der Taunusbahn auf, und gleich daneben beschossen hungernde Schiffszieher die Dampfboote des Rheins und Mains. Inmitten all dieser Zer-

störung rief ein Maschinenarbeiter triumphierend aus: „Durch dieses Land wird keine Maschine mehr fahren".

Eine ganze Weltanschauung liegt zwischen diesem kindlich-naiven Ausspruch und der Dezenniumfeier unserer Organisation. Wir begrüßen heute die Entwicklung der Maschinentechnik mit lebhafter Freude, weil wir wissen, daß die Maschine dem Menschen nicht nur seine Lastträgerarbeit abnimmt, sondern weil sie auch den Gang der wirtschaftlichen Revolution fördert und uns dem Ziele einer höheren Gesellschaftsform und Produktionsweise näher bringt. Der Maschinenkraft allein ist die Möglichkeit des titanenhaften Aufschwungs der Produktion und des Handels zu danken, dessen lebendige Zeugen zu sein, unserer Generation vergönnt ist.

Die Entwicklung des Handels.

Wie die Menschheit, wie deren Kultur, kam auch die Entwicklung des Handels in langen Jahrtausenden ganz von unten, ganz aus dem primitivsten Zustande herauf. Schon in ihrer Wildheit begannen die Menschen den Tauschhandel zu pflegen. Prähistorische Funde bezeugen, daß die Eiszeitmenschen ihnen nützlich erscheinende Gegenstände gegenseitig ausgetauscht haben. Die Gräberfunde am Nil haben uns die genauesten Darstellungen des ägyptischen Handels und seiner Industrie gegeben. Der Seehandel war in der Pharaonenzeit noch wenig ausgebildet. Die der Schiffahrt gefährliche, hafenlose Küste, priesterliche Satzungen, welche das Meer als Element des Typhon verabscheuen lehrten, unterstützten die Abneigung des ägyptischen Kulturvolkes gegen das nasse Element. Erst Ramses II., wohl der intelligenteste Herrscher des alten Nillandes, erkannte die Bedeutung der Seefahrt und die Wichtigkeit des Küstenhandels. Er suchte die religiösen Bedenken der Priester zu beschwichtigen und sie für seine Pläne günstig zu stimmen, indem er für den Tempel von Theben ein 280 Ellen langes Prachtschiff aus Zedernholz stiftete. Dann baute er eine große Flotte an der Küste des Roten Meeres und plante auch eine Kanalverbindung zwischen diesem und dem Nil —, die Schiffahrten der Pharaonendynastie sind uns durch hieroglyphische Inschriften bezeugt — aber mit dem Tode Ramses endete auch der Versuch eines eigenen ägyptischen Seehandels.

Die Scherbenhügel der alten babylonisch assyrischen Stadt Susa belehren uns, daß schon vor 12 000 Jahren in jenen Gegenden ein lebhafter Handelsverkehr geherrscht hat.

Indes, die klassischesten Kaufleute, des grauesten Altertums waren die Phönizier. Jahrhunderte lang blieb diesem Volke der ausschließliche Tauschhandel zur See, phönizische Schiffe befuhren die ganze damals bekannte Welt. Die Phönizier holten den Bernstein von der Ostsee und das Gold aus Afrika, Götterbilder und Prachtgewänder aus Babylonien, sie tauschten mit Amuleten und Schmuckgegenständen.

Für den Handel im Stromgebiete des Euphrat und Tigris war es von ausschlaggebender Bedeutung, daß in den Städten neben den Erzeugnissen der eigenen Industrie, auch die Waren zum Kauf oder Tausch ausgeboten wurden, welche auf dem Land- oder Seewege aus dem Wunderland Indien und aus dem fernen China herbeigeschafft wurden. Auf dem Trümmerfeld Ninives gefundene Skulpturen, stellen bauchige Ruderschiffe dar, von denen die meisten einen Mast mit einem Raasegel besitzen, ein Beweis, daß man damals schon die Triebkraft des Windes zu verwerten verstand. Von Ninive und Babylon zogen die Karawanen über Ekbatana und Teheran nach Meschhed; hier mündete die wichtigste Seidenstraße, welche durch Zentralasien am steinernen Turm und an der Station der Kaufleute vorüber, zur Hauptstadt des Seevolkes ging. Auf diesen

uralten Wüstenpfaden schaffte man nach Westen was Asien an köstlichen Gewächsen oder edlen Schätzen der Erde in Hülle und Fülle bot. Die reichen Städte des Euphratstromgebietes wurden dadurch die Stapelplätze für den gesamten Tauschhandelsverkehr Asiens. Von Ninive sagt der Prophet Nahum: „Du hast mehr Händler als Sterne am Himmel und deine Herren sind soviel als die Heuschrecken.“ Babylon erscheint den Propheten des alten Bundes als Tummelplatz von Fremdlingen aller Länder und Völker.

Die Phönizier waren damals das einzige Volk, das ausschließlich von Industrie und Handel lebte. Auf einem schmalen Küstenstreifen, eingeklemmt zwischen dem Meere und dem Gebirge ansässig, lieferte der Ackerbau ihnen den geringsten Ertrag. So wurde den Phöniziern naturgemäß das Meer zur Nahrungsquelle, sie lernten es bezähmen und beherrschen, als Straße in den Dienst des Menschen zu stellen. Nach den nächsten Küsten wurden die ersten Handelsfahrten gemacht, und der Erwerbssinn dieses semitischen Volkes und die aufkommende Konkurrenz trieben die Kauffahrer immer an weitere Küsten hinaus. Ueberall wurden sodann Handelsniederlassungen gegründet. Von Cypern ging es auf Rhodus und Kreta, von Malta nach Palermo, nach Karthago und nach der heutigen französischen Küste, endlich nach Spanien und den Säulen des Herkules, dem Ende der damaligen Welt. Schon tausend und mehr Jahre vor unserer Zeitrechnung reisten die Phönizier von Spanien aus nach Südengland. Die Ausgrabung eines phönizischen Opferwagens in der Nähe von Schwerin beweist uns, daß diesem Handelsvolke auch Norddeutschland kein unbekanntes Land war. Ob der Rumpf eines phönizischen Schiffes, welchen man am Anfang des vorigen Jahrhunderts am Kap der guten Hoffnung ausgegraben hat, den vereinzelten Bericht des Herodot bestätigt, daß die Phönizier schon eine Umseglung Afrikas vollzogen haben, mag dahingestellt bleiben. Ebenso, ob jene geheimnisvollen Grabsteindenkmäler, die kürzlich an den Küsten Brasiliens, Argentiniens, und selbst Chiles gefunden wurden, und die ihrer Gestalt und Bearbeitung nach auf das Semitenvolk am Mittelmeer hinweisen und bezeugen sollen, daß die Phönizier schon an den Küsten Südamerikas Handel getrieben und als erstes Handelsvolk den großen Ozean geschaut haben. Sicher bezeugen uns dagegen die Ruinen des Maschonalandes, daß der phönizische Handel bis zum Sambesi vorgedrungen war. Von den syrischen Küsten des Mittelmeeres führten drei Hauptstraßen zu den Zentralhandelsstätten der altasiatischen Kultur. Längs dieser Straßen zogen sich ganze Ketten phönizischer Handelsniederlassungen hin. Nichts war so unbedeutend, was die Findigkeit des phönizischen Kaufmanns nicht zu gewinnsüchtigen Zwecken ausgebeutet hätte, und so umfaßte der Handel alle Gegenstände des damaligen Warenverkehrs. Dem Hebräer gaben sie für das Schiffsbauholz der Zedern am Libanon und für das Getreide des Jordantales die Glasscheiben, welche im Tempel Salomos die Bewunderung der Andächtigen erregten. Nach Hellas brachten sie für die Purpurmuscheln die sidonischen Becher, die wohlriechenden Salben des üppigen Babylons und Galanteriewaren aus Leder, für welche die libyschen Hirtenvölker Nordafrikas die Rohstoffe geliefert hatten. Wein und Oel sandten sie auf Karawanenstraßen in die Euphratländer und tauschten dafür die für alle Kulthandlungen wichtigen Räucherwerke und die Gewürze Ostasiens ein. Diese führten sie wieder als kostbare Seltenheit in die nordischen Gegenden und brachten als Rückfracht Bernstein und Zinn in die Heimat. Besonders lebhaft und lukrativ war auch der Handel mit Sklaven, die man zur groben Arbeit in großen Mengen gebrauchte.

Die Schlauheit und Geriebenheit der Phönizier brachte es fertig, den ganzen Warenverkehr in ihren Händen zu monopolisieren. Be-

richte von geflügelten Schlangen, giftigen Riesenvögeln und sonstigen Schreckenstieren knüpften sie an die aus fernen Ländern gebrachten Artikel. Auch in den Schiffermärchen von den Ungeheuern der Scylla und Charybdis, welche die Durchfahrt nach dem Westen des Mittelmeeres sperren sollten, oder von den gefahrvollen Lockungen der Sirenen, oder von den Zyklopen, bei denen jede Landung mit Lebensgefahr verbunden ist tritt das gleiche Bestreben zu Tage. So umgab man alle fernen profitablen Handelsstätten mit einem geheimnisvollen Dunkel, um andere Völker von einer Fahrt dahin abzuschrecken. Als einst ein syrischer Kauffahrer merkte, daß ein römisches Schiff ihm durch die Säulen des Herkules ständig nachsegelte, ließ er sein Schiff auf eine Sandbank laufen und brachte dadurch auch das fremde Fahrzeug zum Stranden, nur um die Fahrt nach dem Norden geheim zu halten.

Der Reichtum Phöniziens erregte den Neid aller Völker. In farbenprächtiger Darstellung schilderte der Prophet Czechiel den weltumspannenden Handel des phönizischen Kaufmanns: „Da du den Handel triebst, da machtest du viele Länder reich, ja mit der Menge deiner Waren und deiner Kaufmannschaft machtest du reich die Könige auf Erden."

Der Handel im alten Hellas und Rom.

Von der Natur begünstigt ist Griechenland zu einem Riesenhafen wie geschaffen. In tiefen weitverzweigten Golfen greift das Meer in das Gebirgsland hinein, Schutz bietend gegen Sturm und Wogenprall. In hartem Prinzipienkampfe hatte Themistokles gegen Aristides seiner Grundanschauung zur Geltung verholfen, daß die Zukunft des athenischen Staates auf dem Seewesen beruhe. Athen wurde zum Mittelpunkt des Welthandels. Plutarch hat uns eine glänzende Schilderung von dem regen Handel und Wandel in den Hafenplätzen Athens hinterlassen. Die phönizischen Häfen im großen Bogen umgehend, erreichten jetzt die Schätze Indiens und Chinas, das Meer und gelangten so unmittelbar in die Hände des klassischen Kulturvolkes.

Das Zeitalter des Hellenismus hat gegenüber der phönizischen Vorzeit eine bemerkenswerte Ausgestaltung der Welthandelsstraßen gebracht. Die Griechen wandten den Pontusgegenden ihre besondere Aufmerksamkeit zu und sie bildeten somit zur großen westöstlichen Mittelmeerstraße einen Querweg in nördlicher Richtung aus. Nicht nur als Endstationen der asiatischen Karawanenstraßen waren übrigens diese Plätze von Bedeutung, sondern die Gestade des schwarzen Meeres führten den Griechen eine Reihe ganz unentbehrlicher Handelsartikel zu. So bezog Athen sein Bauholz, Flachs, Hanf, Teer, Pech, Leder, Wachs, Getreide, weiter auch Fleisch und Fische von den Uferländern des Schwarzen Meeres. Bald beschränkten sich die Griechen nicht mehr auf den Handel im ägäischen Inselmeer, sie begannen, den Phöniziern auf deren Spuren folgend, die Völker des Westens mit ihren Handelsprodukten zu versorgen. Schließlich umspannte die hellenische Handelstätigkeit fast das ganze Becken des Mittelmeeres mit einem blühenden Kranze von Kolonien, die durch Handel und Schiffahrt im engsten Verkehr mit dem Mutterlande standen. Im Mittelpunkt des griechischen Handels stand aber Athen, sein Hafen hatte an allem einen solchen Ueberfluß aufzuweisen, daß man alle Waren, die man sonst schwer auftreiben konnte, hier vereinigt in Fülle erhielt. „Was es in Sizilien Schönes gibt", heißt es im „Staat der Athener", „oder in Italien, oder in Kypros, oder in Aegypten, oder in Lydien, oder in Pontus, oder in Peloponnes oder anderswo, das alles kommt hier auf einen Punkt zusammen" und Perikles spricht zu den Athenern: „Es strömt uns

infolge der Größe unserer Stadt von der ganzen Erde alles zu, und wir genießen die heimischen Güter in nicht höherem Grade als unser Eigentum, als die übrige Welt." Das Zeitalter des großen Alexander brachte dann den Fortschritt, daß der hellenische Kaufmann über den bloßen Vermittlungshandel des mittelländischen Beckens hinaus, bis zu den großen Märkten Innerasiens vordrang.

Von der inzwischen verschwundenen Handelspracht der Phönizier zeugte noch eine hohe Säule: Karthago. Die reichen Kaufherren von Tyrus waren seit dem Niedergang ihrer Vaterstadt nach dieser Kolonie übergesiedelt, welche dank ihrer günstigen Lage auf einem Vorsprung des afrikanischen Küstenlandes im Hintergrunde des weiten Golfes von Tunis erfolgreiche Handelsbeziehungen in Aussicht stellte. Zwar waren den Karthagern damals die östlichen Mittelmeerküsten durch die ausschließliche Herrschaft der Griechen versperrt, aber im wesentlichen Teile nahm ihr Handel einen völlig monopolistischen Charakter an, zumal sie sich alle syrischen Kolonien der Nordküste von Afrika, ferner Korsika und Sardinien, Malta und die Balearen unterwarfen. Auch ins Innere von Afrika gingen die karthagischen Karawanen und tauschten die Erzeugnisse ihrer hochentwickelten Produktion gegen Elfenbein, Gold, Straußenfedern, Datteln und Salz.

Bei dem Versuch, sich auf Sizilien festzusetzen, stießen die Karthager mit den Römern zusammen. Der Kampf um das Mittelmeer begann, Karthago unterlag, Rom wurde der Erbe seines Handelsgebietes, und damit zugleich der Welthandelsstaat. Durch die größer und größer werdende Ausdehnung des römischen Reiches erlebte der Handelsverkehr auf dem mittelländischen Meere einen Aufschwung, wie nie zuvor, und in helle Beleuchtung wurde jetzt gerückt, was in phönizischer Zeit in tiefes Dunkel gehüllt war. Die fernsten Länder legten dem mächtigen Rom die Erzeugnisse ihres Fleißes zu Füßen, in allen Häfen Italiens, in Tarent, Ankona, Rhegium und Antium herrschte ein ungemein lebhafter Handelsverkehr. Rom selbst gewann das Ansehen des ersten internationalen Verkehrsplatzes; in seinen Straßen drängten sich Kaufhallen, Warenniederlagen und Magazine zusammen, in denen die seltensten Kostbarkeiten feilgeboten wurden. „Zu Euch", heißt es in einer griechischen Lobrede auf Rom, „kommt aus allen Ländern und Meeren, was die Jahreszeiten hervorbringen und was alle Zonen tragen, was Flüsse und Seen, und was die Arbeit der Hellenen und Barbaren erzeugt." In den Kaufmannsstädten des Ostens hatte inzwischen eine mächtige Verschiebung stattgefunden. Korinth behauptete zwar seine alte Bedeutung als Verkehrsplatz, aber der Handel der anderen griechischen Städte ging unaufhaltsam zurück; auch Athen übte nur mehr als geistige Metropole seine Anziehungskraft aus. Dagegen entwickelten sich an der kleinasiatischen Küste Ephesus und Smyrna zu vielbesuchten Hafenplätzen, sie wurden durch Rhodus übertroffen, dessen Verkehr, Reichtum und Macht die alten Schriftsteller nicht genug zu preisen wissen. Die ungeheuren Schiffswerften am Ufer dieser Städte und die weit in die See hinaus gebauten Molen werden besonders erwähnt.

Ein großartiger Handelsverkehr erhob Alexandrien an der Mündung des Nil zu einer, der Hauptstadt des römischen Reiches fast ebenbürtigen Bedeutung. Innerhalb der riesigen, den großen Hafen im weiten Bogen umfassenden Molen drängten sich Mast an Mast die Schiffe aller Größen und Gattungen, vom kleinen leichtgebauten Schmalsegler bis zum weitbauchigen Lastschiff und die fremdartigen Trachten der afrikanischen und asiatischen Völkerschaften boten ein abwechslungsreiches, farbenprächtiges Bild. Besonders der Handel nach Indien nahm einen derartigen Aufschwung, daß im zweiten und dritten Jahrhundert nach Christi alljährlich etwa 120 Schiffe nach der Küste von Malabar

segelten. Von Alexandrien ging es gewöhnlich den Nil stromauf nach Koptos, unterhalb Thebens; hier wurden die Waren auf Kamele umgeladen und in Karawanen bis an den arabischen Meerbusen gebracht, wo man dann wieder auf der See nach Indien weiter fuhr.

Als die Legionen Roms in den Gefilden des Rheins und der Donau Fuß gefaßt hatten, baute man jene heute noch so viel bewunderten Kunststraßen über die Pässe der Alpen hinweg, und auf diesen zogen römische Großkaufleute mit ihren Waren heran, um den germanischen Barbaren die Schätze einer hohen Kultur zuzuführen.

Auf Rom folgte in der Beherrschung des Welthandels Byzanz, das heutige Konstantinopel. Als die westliche Hälfte des römischen Reiches unter dem Massentritt der Völkerwanderung zusammengebrochen war, trat Byzanz die Erbschaft der Tiberstadt an. Neue Völker traten in den Kreis der Geschichte und neue Länder und Meere wurden in den allgemeinen Handelsverkehr hineingezogen. Auf Flüssen und Strömen zogen jetzt die Kaufleute tief hinein ins Binnenland. Auch Deutschland stellte sich jetzt mit seinem Vater Rhein in den Reigen. Aus dem Jahre 952 unserer Zeitrechnung berichtet uns eine Chronik daß bei Chur „von den reisenden und allseits zusammenströmenden Kaufleuten und jedem daselbst abgeschlossenen Handel" Zoll erhoben werden darf. Die Donau bildete eine weitere Handelsstraße. Noch sind uns zwei aus dem 12. Jahrhundert stammende Zolltarife aus der Stadt Stein an der Donau als Zeugen des Handelsverkehrs auf diesem Strom erhalten. Die Donau trug die nordischen Waren dem Zentrum des damaligen Handelsverkehrs, Konstantinopel, zu. Es war die Zeit, als die Sarazenen und die Mauren die Aufgabe übernommen hatten, Träger der Kultur zu sein. Nicht die Stürme der Völkerwanderung, nicht die mordenden Hunnen, nicht die sengenden Türken haben die Entwicklung des Welthandels aufzuhalten vermocht, er hat nur von Zeit zu Zeit, je nach den vorhandenen wirtschaftlichen Bedürfnissen, seine Zentralisationspunkte gewechselt, um mit ihnen stets höhere Stufen seines Emporstieges zu erreichen.

Der Handelsverkehr im Mittelalter.

Die Kreuzzüge entthronten die Handelskönigin am goldenen Horn, um das Schwergewicht des Welthandels zurück nach Italien zu verlegen. La bella Venetia, die Lagunenstadt, spielte jetzt die erste Geige im Konzert des Großhandels. Der gesamte Verkehr konzentrierte sich in Venedig, dem nur die Schwesterstadt Genua eine beachtenswerte Konkurrenz bot. Fast ein Jahrtausend lang beherrschten die Schiffer des Adriatischen Meeres den Welthandel. Die Venetier verstanden es mit außerordentlichem Geschick, die Warenströme der maßgebendsten Handelsstraßen nach der Lagunenstadt zu lenken. Zu bestimmten Zeiten liefen von Venedig ganze Flotten von Staatsschiffen aus, deren einzelne Räume an die Kaufleute zur Unterbringung ihrer Waren meistbietend versteigert wurden. Vor allem brachten die Venetianer die Sklavenmärkte von Kaffa und Tana, wo alljährlich ca. 2000 Menschen für schnödes Geld verhandelt wurden, in ihre Hände. Der Sklavenhandel brachte durchschnittlich 180 pCt. Profit, ein Beweis, daß die Lagunensöhne sich aufs Verdienen recht gut verstanden haben. Und wie hatte sich das ehemalige Fischerdorf zur unumschränkten Herrscherin der Adria emporgeschwungen. Im Jahre 1423 gab der Doge Thomas Mocenigo kurz vor seinem Tode den um ihn versammelten Ratsherren einen Bericht über den damaligen Stand des Handels und des Verkehrs der Republik. Danach schickte Venedig jährlich Waren im Werte von 10 Millionen Dukaten nach allen Gegenden der Welt. Der Handel nach der Lombardei in Tüchern, Zeug-

stoffen, Gewürzen und Sklaven brachte jährlich 2 790 000 Dukaten in die Stadt. Aus Florenz kamen jährlich unter anderem 16 000 Stücke verschiedenen Tuches, welche nach der Levante verfrachtet wurden. Die Seemacht der Republik gab Mocenigo auf 3300 Kauffahrer mit 25 000 Matrosen und 45 Galeeren mit 11 000 Mann Besatzung an. Genua kämpfte umsonst mit Venedig um den Vorrang auf dem Mittelmeer und in der Levante; es blieb an zweiter Stelle. Als dritte Handelsmetropole des Mittelalters in Italien ist Florenz zu erwähnen, das aus der Bankiersfamilie der Medizäer selbst Frankreich Königinnen gab. Auch die Sonnenkönige Frankreichs verschmähten es nicht, ihren so oft leeren Geldsack mit den Dukaten einer simplen Kaufmannstochter zu füllen. Ganz neue Grundformen des kaufmännischen Geschäftsbetriebes, die Wertpapiere, die Wechsel, die Aktienvereine und die Handelsgesellschaften haben in Florenz ihre Urheimat.

Im Laufe des 12. und 13. Jahrhunderts erhielt der Handelsverkehr auch im Norden eine gänzlich veränderte Gestalt. Durch die Gunst seiner Lage wurde Lübeck alsbald der Mittelpunkt dieses Verkehrs. An der schiffbaren Trave nahe der Mündung in die Ostsee belegen, öffneten sich dem deutschen Handelsgeist leichte und vielseitige Wege. Durch den 1390—98 erbauten Stecknitzkanal, der bei Lauenburg in die Elbe mündete, bezogen die Kaufleute Lübecks alle aus dem Elb- und Saalegebiete kommenden Waren, um sie weiter nach dem Norden zu verhandeln. Deutsche Kauffahrer fanden sich an der Newa ein, um in Nischni-Nowgorod, die auf der Wolga heraufkommenden Produkte des Orients einzuhandeln. Zudem war schon damals die Ostsee der Fischbehälter ganz Europas, die den landbekannten Hering in allen gebrauchten Mengen lieferte. Wismar, Rostock, Stralsund verdanken diesem gesalzenen Meeresbewohner ihr Aufblühen im Mittelalter. Bereits wurden seitens der verschiedenen Städte Handelsbündnisse geschlossen, die sich später zur weltberühmten und beherrschenden Hansa auswuchsen. Norwegen kam vollständig unter die Handelsbotmäßigkeit der Hanseaten. Noch heute zeugen im nordischen Bergen malerische Bauten von der einstigen Hansaherrlichkeit. Im heutigen London gründete die Hansa den Stahlhof als festen Stützpunkt der Kaufmannschaft. In den Niederlanden wurde Brügge der Zielpunkt des mittelalterlichen, europäischen Marktes; es wird ausdrücklich „als der Brunnquell hanseatischen Reichtums“ bezeichnet.

Von Italien her über die Alpen kamen die schwer beladenen, planüberzogenen Frachtwagen, da stampften die Gäule die steilen Pässe hinan, da echote der Peitschenknall der Fuhrleute in den Bergen. Die Republikaner Venedigs, stets nur auf den eigenen Vorteil bedacht, verstanden es, den deutschen Kaufmann auszubeuten. Sobald ihn die Gondel vom Festlande in den Bereich der Lagunenstadt getragen hatte, wurde er auf Schritt und Tritt von verkappten Staatsspionen verfolgt, die ihm jeden Eigenhandel unmöglich machten, damit der gesamte Handelsverkehr zwischen Morgen- und Abendland in Venedigs Hand monopolisiert bleibe. In den unteren Räumen des Fondaco dei Tedeschi mußte der deutsche Kaufmann seine Waren ausstellen, in den oberen Zimmern mußte er seine Wohnung nehmen. Mit keinem Fremden durfte er in unmittelbare Geschäftsverbindung treten, stets mußte er sich der Vermittlung eines venetianischen Agenten bedienen. Venedig war die hohe Schule für die deutsche Kaufmannschaft, dorthin gingen „die Söhne trefflicher Kaufleute, um die Grammatik“, d. h. das für den Kaufmann zur Geheimbezeichnung der Waren nötige Latein, „das Rechnen und die Handlung“ zu erlernen. In den Umfang der Geschäfte geben uns verschiedene Urkunden Einblicke. So hören wir, daß 1358 ein Venetianer 45 000 Stück Leinwand im Fondaco kauft, daß 1495 die venetianische Regierung von zwei deutschen Kaufleuten 80 000 Pfund Kupfer zur Verfertigung von Kanonen eingehandelt hat,

und daß 1472 der Venetianer Morosini den jährlichen Umsatz der deutschen Kaufleute in Venedig auf eine Million Dukaten schätzte.

An den Handelsstraßen blüten Städte auf, so: Innsbruck, Zürich und Basel, dann an der Donau Donauwörth, Ingolstadt, Passau, Linz, Wien, Ofen, die später größtenteils infolge Versiegens dieses Verkehrsweges starken Rückgang erlitten. Nur Wien gelang es, nicht nur seine Bedeutung zu erhalten, sondern sie noch zu erhöhen. Lange Jahrhunderte war Regensburg das natürliche Haupt des Donauhandels gewesen. Dann kamen Ulm und die Lechstadt Augsburg und beeinträchtigten den Regensburger Handel in sehr fühlbarer Weise. Die venetianische Regierung erklärte: „Durch den Handel mit Venedig sind die Nürnberger gewissermaßen von Nichts zu den größten Reichtümern gelangt.“ „Nürnberger Tand ging durch alle Land.“ Erfurt wiederum entfaltete sich zum Zentralhandelsplatz von Thüringen.

Die erfahrenen Seeleute von Genua und Venedig reizte es den Spuren der alten kühnen Phönizier zu folgen. Zu Anfang des 14. Jahrhunderts wagten sie es durch die Säulen des Herkules zum Ozean vorzudringen und dessen Stürmen mit ihren Galeeren Trotz zu bieten. An der Westküste Europas sich entlang tastend gelangten sie nach Brügge und nun wurde ein regelmäßiger Schiffahrtsdienst zwischen Italien und den Hansastädten eingerichtet. Freilich wenn wir hier von der Großartigkeit des mittelalterlichen Handels gesprochen haben, so dürfen wir diesen nicht mit modernen Augen messen. Die Winzigkeit der Schiffe jener Tage ermöglicht uns einen Rückschluß auf den tatsächlichen Umfang des damaligen Handelsverkehrs. Während heute die Rheinkähne etwa 2200 Tonnen laden, besaßen damals selbst die größten Kauffahrteischiffe der Hansa nicht mehr als 4—500 Tonnen Tragfähigkeit, waren also etwa so groß, wie die heutigen Fischerboote der Nordsee. Die Ladung von 100 solcher „Riesenschiffe“ übernimmt heute die einzige „Mauretania“. Bezeichnend ist auch, daß in der reichen Handelsstadt Augsburg am Ende des 15. Jahrhunderts nur vier Kaufleute waren, welche je 30 000 Gulden, gleich 270 000 Mk. heutigen Wertes besaßen und daß es dort nur 70 Personen gab, die ein Vermögen von mehr als 6000 Fl. gleich 54 000 Mark ihr Eigen nannten.

Aber aufs verdienen verstanden sich die Kaufleute des Mittelalters fast noch besser als unsere heutigen Chefs.

Im 13. Jahrhundert kosteten 100 Kilogramm Pfeffer in Marseille 481 Mk., bis zur Lombardei stieg der Preis auf 512 Mark, in der Champagne auf 620 Mk. und in England bis auf 796 Mk. 20 Stück Tuch, welche in Kadiz für 256 Fl. gekauft waren, wurden in Florenz für 395 Fl. weiterverkauft. Prima Mützen, welche im 14. Jahrhundert ein Haupthandelsgegenstand des holländisch-florentinischen Handels waren, kosteten beim Einkauf im Dutzend ½ Fl. Der Verkaufspreis dagegen betrug 15 Fl. Diesen hohen Profiten gegenüber darf man aber die Größe der Gefahren und Schwierigkeiten, die der Transport der Waren zu Lande verursachte, nicht unterschätzen. Sehr oft sind ganze Schiffs- und Karawanentransporte den Land- und Seeräubern in die Hände gefallen. Dazu kam die Verteuerung der Waren durch die unzähligen Zollabgaben, Brückengelder und Chausseepfennige. Dann befanden sich die Landstraßen in so unglaublich schlechter Verfassung daß der Transport auf denselben mit ständigen Lebensgefahren verbunden war. Freilich, die mittelalterlichen Kaufleute beklagten sich über die ihnen das Leben erschwerenden und den Profit vermindernden Raubritter, sie selber trieben es aber kein Haar besser, dort wo sie es konnten. Ist doch die Piraterie in früheren Zeiten als ein durchaus statthaftes, nicht einmal unehrlich machendes Gewerbe betrachtet worden. Die berühmten „Wikinger“

des Nordens waren seefahrende Kaufleute im Neben- und Seeräuber im Hauptberufe. Im Jahre 1322 plünderte ein Seemann von Winchalsea ein englisches Fahrzeug, das Kaufleuten Dorsets gehörte, wenige Jahre später wurde er zum Bürgermeister seiner Vaterstadt ernannt. Recht war — die Macht des Stärkeren, also das Faustrecht. Wollte sich der über Land ziehende Kaufmann durch Bestellung von Geleit gegen die Ausraubung schützen, so war das ein recht teures Vergnügen. Von Ulm nach Basel beispielsweise wechselte das Geleit in Geckingen, Biberach, Ostrach, Pfullendorf, Stockach. Die Kosten betrugen für jede Strecke und jeden einzelnen Wagen ⅔ bis 1 Fl. Ein Faß Wein wurde von Dresden nach Hamburg mit 9 Taler, 9 Groschen, 4 Pf. Zoll belastet. Es war schon damals so wie heute, die Kleinen konnten sich zur Not durchschlagen und die Großen heimsten die Riesengewinne ein, so soll die Expedition der Welser und Fugger nach Ostindien im Jahre 1505 einen Gewinn von 175 pCt. für diese ersten Augsburger Handelshäuser ergeben haben.

Im fünfzehnten Jahrhundert, dem Beginn der Neuzeit, kam eine Wende, die einen riesigen Umschwung im Gesamthandelsverkehr herbeiführte. Die Auffindung des Seeweges nach Ostindien, die Entdeckung Amerikas stellten manche Dinge und Anschauungen auf den Kopf. Die Portugiesen waren die ersten, die das Meer und die neuen Seewege auszunutzen suchten. Noch beherrschten die Araber die gesamte Handelsschiffahrt im indischen Ozean, jetzt drangen erobernd die Portugiesen ein und bauten im fremden heißen Lande feste Handelsburgen für ihre Kaufleute. Der orientalische Warenstrom flutete jetzt um die Südspitze Afrikas nach Portugal und Spanien. Lissabon wurde Welthandelsmetropole mit großen Warenumsatz. Schnell sammelten die portugiesischen Kaufleute Reichtümer, denn sie verstanden sich noch viel besser aufs Rauben und Plündern als aufs Handeln. Gegen Hingabe wertloser Gegenstände betrog man die morgenländischen Völker um ihre Kostbarkeiten. Alte Stiefel wurden für 300 Dukaten, Mäntel für 1000 Dukaten, ein Becher Wein für 200 Dukaten verkauft. Die Eingeborenen wurden mit Gewalt gezwungen, die für sie überflüssigsten Dinge wie Bücher, Knöpfe und Spiegel zu riesigen Preisen anzukaufen, so daß die Herren Kaufleute aus Portugal durchschnittlich 400 pCt. an ihren Waren verdienten. Diese neuzeitlichen Piraten behielten durch das Monopol des indischen Handels auch die Preisbildung in der Hand und benutzten diese, um auch ihre eigenen Landsleute und europäischen Nachbarn zu brandschatzen. Für einen Zentner Pfeffer den sie in Indien mit 3—5 Dukaten bezahlten, lösten sie in Lissabon 400 Dukaten. An 250 000 Pfund Muskatnüssen gewannen sie 900 000 Gulden und für 600 000 Pfund Zimmt erhielten sie 345 000 Gulden. Solche Handelsart konnte natürlich nur von kurzer Blüte sein.

Den Nachfolgern Portugals auf der Bühne des Weltmarktes, den Spaniern hatte der Genuese Christof Kolumbus, der Entdecker Amerikas, die Wege zum Weltverkehr und Handel gewiesen. Sevilla hieß nun die Beherrscherin des Handels und diese Stadt am Guadalquivier war jetzt der Mittelpunkt des kaufmännischen Verkehrs. „Dort gibt es reiche Leute wie Sand am Meer" schildert uns ein Zeitgenosse, ein stolzer Spanier. Wie die Hidalgos kolonisierten, dafür bietet uns ihre Karte der Neuen Welt einen Beweis, dort sind die äußerst fruchtbaren Landstriche des Südostens der heutigen Union als „wertlose Gebiete" bezeichnet, dies lediglich, weil dort kein Edelmetall zu finden war. Durch List und Betrug, und wenn das nicht ging, durch Roheit und brutale Gewalt setzten sich die allerfrömmsten römisch-katholischen Spanier in den Besitz der Schätze der Mexikaner und Peruaner. Dem Montezuma nahm

man einen Schatz ab, der in Barren gegossen einen Wert von 162 000 Pesos darstellte und die in der Hauptstadt Mexikos gewonnene Beute betrug 131 000 Pesos. Durch den staatlich bezahlten Raubmörder Pizaro ließ Spanien den letzten Sonnensohn, den Inkakaiser Atahuallpa hinrichten, um sich in den Besitz dessen Kronschatzes im Werte von 100 Millionen Franken zu setzen. Und doch hat gerade dieser Goldstrom schließlich Spanien arm gemacht. Noch ehe Spaniens Seeherrschaft und Welthandel zur vollen Entfaltung gelangt war, kam schon rasend schnell, wie erst der Reichtum, dann auch der Verfall. Mit ihrer Armada zugleich wurde die Seeherrschaft und der Welthandel der Hidalgos begraben.

An der Donau erschienen inzwischen die Türken und damit war auch der Export der Handelswaren auf diesem Strom unterbunden. Die Donaustädte erlitten abermals große Einbußen. Die Lagunenstadt hatte bereits allen Glanz eingebüßt und damit begannen auch die Alpenstraßen mehr und mehr zu veröden. Langsam aber sicher stiegen auch die deutschen Handelsemporien Nürnberg und Augsburg von ihrer riesigen Größe nieder. Noch sandten die Welser im Verein mit den Hochstetter, Hirschvogel und Imhof Schiffe direkt nach den Gewürzländern, aber von Augsburg aus ließ sich auf die Dauer ein solcher Handel nicht organisieren.

Aber auch im Norden erfolgten wesentliche Verschiebungen des Weltverkehrs, durch die Verlegung des Weltmarktes von Venedig nach Lissabon wurde die alte Hansastadt Brügge immer mehr durch Antwerpen in den Schatten gestellt. Um nämlich die Gewürze des Orients von Lissabon aus statt auf dem kostspieligen Landwege, auf billiger Wasserstraße zu befördern, bedurfte man eines großen Stapelplatzes im Norden, an einer für Meer und Flußschiffahrt gleich günstigen Stelle. Antwerpen an der Nordsee und zugleich an der Mündung des Rheines liegend, war dazu wie von der Natur geschaffen. Die großen süddeutschen Handelshäuser richteten Filialen in der Scheldestadt ein, wir finden da die Fugger, die Welser, die Tucher und Behaims.

Einige der bedeutendsten italienischen Bankiers, wie die Spinola von Genua und die Peruzi von Florenz verlegten ihre Hauptniederlassung nach Antwerpen, aber auch die schwäbischen Handelsfürsten voran die Fugger, die bekanntlich eine weltgeschichtliche Rolle gespielt haben, wandten sich der Rheinmündung zu. Während des Zeitraumes von 1511 bis 1527 haben die Fugger, wie auf Grund unanfechtbarer Quellen nachzuweisen ist, einen Gesamtgewinn von 92 pCt. bezw. einen Jahresgewinn von 54½ pCt. erzielt. Der größte Vermögensstand ihres Handelshauses, von den Privatmitteln der einzelnen Familienmitglieder abgesehen, belief sich nach heutigem Wert auf gut 160 Millionen Mark. Ein Jakob Fugger konnte Kaiser Karl dem V., in dessen Reiche bekanntlich die Sonne nie unterging, schreiben: „Es ist auch bekannt und liegt am Tage, daß Eure kaiserliche Majestät die römische Krone ohne meine Hilfe nicht hätten erlangen können."

Am Main und Rhein gewann jetzt Frankfurt, daß im Mittelalter nur lokale Bedeutung gehabt hatte, durch seine zwei Jahresmessen Bedeutung für den Welthandel; es war früher durch Köln weit überstrahlt worden. Weiter nach dem Innern Deutschlands trat Leipzig als Handelsknotenpunkt auf. Durch die Stapelprivilegien Maximilians nahm diese Stadt im 16. Jahrhundert einen gewaltigen Aufschwung, es konnte sich der Mainkönigin ebenbürtig zur Seite stellen. Als Durchgangsstationen konnten auch Braunschweig und Magdeburg ihren früheren Handel behaupten. Durch die Warenzüge von Leipzig nach dem Osten, trugen auch die wichtig-

sten Stapelplätze des Oberverkehrs Frankfurt und Breslau Gewinn, ihre Hauptbedeutung beruhte aber auf dem Pelzhandel.

Da brach des fanatischen Spanierkönigs Philipp Feldherr Alba mit seinen Söldnern über die ungläubigen Niederlande herein, und aller Glanz Antwerpens wurde mit einem Schlage vernichtet. Dreihundert Jahre lang mußte die Scheldestadt warten, ehe sie wieder ein Handelsplatz wurde, der angesichts seiner glänzenden geografischen Lage von einiger Bedeutung ist. Amsterdam trat jetzt das Erbe Antwerpens an und erhob sich zu einer ungeahnten Machtstellung. Die niederländische Republik schuf die berüchtigte ostindische Kompagnie, die nun die Preise der ostindischen Waren ganz nach Belieben bestimmte. So war z. B. ihr Nutzen am Gewürzhandel unglaublich groß. Nelkengewürz, welches in den Molukken durchschnittlich 180 Gulden kostete, erzielte in Amsterdam einen Marktpreis von 1200 Gulden. Im Jahre 1663 lief eine Flotte von 5 Schiffen ein, welche ihre um 600 000 Gulden erkaufte Ladung für zwei Millionen weiter verkaufte, im Jahre 1697 setzte eine Flotte, die für 5 Millionen gekaufte Fracht um 20 Millionen weiter ab. Die Dividenden dieser Handelsgesellschaft betrugen durchschnittlich 20, oft aber 50 pCt. Die Hansa war bereits von den Nachbaren überflügelt.

Durch den Vertrieb der Levantewaren hat sich im hohen Nordosten, besonders Danzig hervorgetan, das auch durch seinen Massenexport von nordischem Getreide und Holz zur Bedeutung gelangte.

Jetzt begann sich auch England zu rühren. Das englische Volk empörte sich gegen das Handelsmonopol der Hansa. Im Jahre 1598 wurden die Pforten des Stahlhofes geschlossen und die deutschen Kaufleute ausgewiesen. Deutschlands Handel lag nun vollständig darnieder und um den Welthandelsverkehr kämpften mit abwechselndem Glücke die Niederlande und Frankreich, bis Napoleon über Europa die Kontinentalsperre verhängte.

Der Handel im neunzehnten Jahrhundert.

Eine größere Wirkung als selbst die Entdeckung des Seeweges nach Ostindien und der neuen Welt, hatten die Erfindungen der James Watt, Fulton und Stephenson, der Dampfmaschine, des Dampfschiffs und der Lokomotive. Die Entwicklung der modernen Industrie und Technik brachte ein fabelhaftes Anschwellen der Warenmengen. Großbritannien übernahm die Führung im Welthandel. Als Mutterland der reichsten und schönsten Kolonien der Erde war es England leicht, seine Produkte in allen Weltteilen zu verhandeln. Das Inselreich wurde so im Laufe des Jahrhunderts zur Handelszentrale und Fabrikstätte der Welt. Ueber alle Zonen der Erde liegen die britischen Kolonien zerstreut; ihre Schwerpunkte sind in Kanada, Südafrika, Indien, Australien und Aegypten. Trotz der weiten Entfernungen bilden diese Kolonien mit dem Mutterlande ein wirtschaftliches Ganzes und stolz dröhnt der Ruf: „Rule Britania“ über alle Ozeane und Meere der Erde. Englands Einfuhrhandel belief sich im Jahre 1904 auf 9 Milliarden 813 Millionen Mk., während der Ausfuhrhandel 6 Milliarden 137 Millionen Mk. betrug. Der gesamte Handel Großbritanniens machte rund 21 pCt. des Welthandels aus. Die britische Handelsflotte übertrifft mit einem Raumgehalt von 15½ Millionen Registertonnen die Deutsche um das fünffache. Die Zahl der englischen Handelsdampfer beläuft sich nach den neuesten Lloydsregister auf 48 pCt. des gesamten Dampferbestandes der Welt. Wie kam diese Entwicklung?

Auch im Handelsgewerbe hat sich, wie im sonstigen wirtschaftlichen Leben, im Laufe des 19. Jahrhunderts eine ungeheure Revolution voll-

zogen. Mag das Altertum, mag das Mittelalter noch so große Handelshäuser gesehen haben, die Masse des Handels war ein rein kleingewerblich handwerksmäßiger Betrieb. Im 19. Jahrhundert aber hat sich der Kapitalismus des Handelsgewerbes bemächtigt und ihm seinen Stempel aufgedrückt. Noch befinden wir uns zwar in der vollen Entwicklung, aber schon sehen wir mit Sicherheit, wohin die Fahrt geht. Das bezeugt uns nicht nur die Konzentration der Betriebe und der Kapitalien, sondern auch die sehr veränderten Formen des Geschäftsabschlusses. Aller Handel des Mittelalters und der vergangenen Jahrhunderte auch der Neuzeit, bis auf das letzte, war Handel mit aufgestapelter, sichtbarer Ware. Entweder suchte der Käufer in eigener Person die Ware auf, oder der Verkäufer führte sie ihm zu. Im Kolonialwarenhandel kaufte das holländische oder deutsche Importhaus im Produktionslande die Ware ein und stapelte sie in den Seestädten auf. Hier fanden sich dann die Zwischenhändler ein, um den voraussichtlichen nötigen Vorrat an Kaffee, Zucker, Thee, Gewürzen 2c. zu erwerben und auf ihre Lager zu übernehmen. Von diesen Lagern in Köln, Magdeburg, Frankfurt, Leipzig, Breslau, kauften entweder die zureisenden Grossisten der Mittelstädte, oder es wurde die Ware auf die Märkte und Messen geführt, um dort feilgeboten zu werden. Die Ware ging so durch 5, 6 und mehr Hände, ehe sie der eigentliche Konsument bekam. Die Grundform der Organisation dieses Handels war also der Markt- und Meßhandel.

Selbst der Getreidehandel vollzog sich in ähnlichen Formen. Der Holländer kaufte große Mengen der Brotfrucht und nahm sie auf Lager. Er schickte die Ware an Mannheimer Fruchtmakler, ohne auf Bestellung zu warten. Der Makler verkaufte die Ware weiter an die Zwischenhändler, die sich persönlich in Mannheim einfanden. Bei zunehmender Produktion mußte diese Schwerfälligkeit selbstverständlich ein wesentliches Hindernis werden. Der frühere Fabrikant von Textilwaren kam mit einem oder zwei Planwagen ganz gut aus, um seine Waren auf den Markt zu bringen. Heute brauchte er dazu einige Güterzüge. Der Zeitverlust spielte früher auch keine große Rolle, jetzt nötigt die scharfe Konkurrenz durch Beschleunigung des Kapitalumsatzes die Erzeugungskosten auf ein Minimum herabzusetzen. Die schnell wechselnde Mode tat ihr übriges. Der Grossist, der ein ausgedehntes Massenlager hielt, schwebte in steter Gefahr, daß seine Ware aus der Mode kam, ehe er sie verkaufen konnte. Die rapide Entwicklung der Technik barg die stete Gefahr in sich, daß durch neue Fabrikationserfindungen die Ware in kürzester Zeit im Preis erheblich herabgesetzt werden konnte, die teuren Lagerwaren also unter Produktionspreis verschleudert werden mußten. An Stelle des Lager- und Markthandels trat der Lieferungshandel auf Probe. Man nahm nicht mehr die Ware selber in Augenschein, sondern begnügte sich mit einer Probe und machte auf Grund dieser seine Bestellungen.

Durch die Einführung des Lieferungshandels wurden außerdem die Handelsspesen erheblich vermindert. Es wurde eine Menge Transporte und unnützer Lager überflüssig und der Kapitalsumschlag erfolgte schneller. Mehr und mehr wurden Glieder des Zwischenhandels ausgeschaltet; der Importeur kam direkt an den Detailisten heran. Das Hasten und die schnelle Beweglichkeit des heutigen Handels haben die Geschäftsform auf Lieferung zur Voraussetzung. Die wissenschaftlich vervollkommnete Technik gestattet stets eine Nachlieferung der Ware genau nach dem Muster. Kein Fabrikant hätte es früher übernehmen können, eine genau gleiche Färbung des Stoffes, wie dies heute möglich ist, wieder herzustellen. Im 15. Jahrhundert wurden die Aufträge so erteilt: so viel Stück himmelblau, so viel braun, grün 2c., auf die genaue Tönung kam es gar nicht an. Noch als unsere Großväter zu Markte zogen, hatten sie auf ihren Wagen ebensoviel Qualitäten, wie Stücke. In

seinen Anfängen freilich war der Lieferungshandel zumeist kein solides Geschäft. Der Produzent zeigte gute Muster vor, um dann minderwertigere Ware zu liefern. Aber die von Tag zu Tag schärfer werdende Konkurrenz erzeugte eine gewisse kaufmännische Moral, erzwang einen fortlaufend reeller werdenden Verkehr. Der Ausbau der Postorganisation in der Mitte des verflossenen Jahrhunderts förderte die neuen Handelsformen ganz gewaltig. Jetzt konnten an den Börsen regelmäßige Preisnotierungen erfolgen, die der Telegraph schnell in alle Winde hinaustrug. So wurde es dem Käufer mehr und mehr möglich, sich vor Uebervorteilungen zu schützen, das langweilige Feilschen und Schachern kam mehr und mehr aus der Mode.

Eisenbahnen und Dampfschiffsverkehr ermöglichten eine schnelle Beschaffung der bestellten Ware, man brauchte sich nicht mehr so große Massen auf Lager legen. Die modernen Verkehrseinrichtungen ermöglichten es, auch die Verkaufspreise einer Ware, die zu anderer Zeit, an einem anderen Orte geliefert werden soll, im voraus genau zu bestimmen, weil Fracht und Versicherungskosten jetzt genau gegebene Faktoren waren. Zu jeder Stunde sind heute die Firmen über die Preise an allen bedeutenden Handelsplätzen der Erde genau orientiert. Früher kam der Kunde zu Markte, um seinen Bedarf zu decken, heute bleibt er meist hübsch zu Hause und der Verkäufer sucht ihn in seinem Laden auf. Die Art des Verkaufs der Ware ist also heute eine genau umgekehrte.

Allgemein entwickelte sich auch der Lieferungshandel zu einer noch höheren praktischeren Form. Bei vielen Waren gelten allgemeine Durchschnittsproben, sogenannte Standarts oder Typen, die für alle Lieferungsabschlüsse giltig und von Vertrauenspersonen festgesetzt sind. Der Typenkauf beschleunigt wiederum den Waren- und damit den Kapitalumsatz, denn er macht die Probenlieferung überflüssig. Der Kaufmann braucht also nicht erst die Zusendung von Proben abzuwarten, die immerhin von einem Weltteil zum andern auch heute noch etwas zeitraubend ist; er entscheidet sich sofort nach Empfang des Angebots auf Grund des ihm bekannten Standarts. Ein Verkauf nach Typen kann zwischen Buenos-Aires und Hamburg mit Hilfe des Telegraphen in einem Vormittag abgeschlossen werden. Der Typenhandel setzt wieder eine bestimmte Vereinheitlichung der Produktion, die Herstellung einer großen Menge Ware von einer Qualität voraus.

Aus dem Lieferungshandel ging als weitere Entwicklungsstufe der Terminhandel hervor, der volkswirtschaftlich ebenfalls seine Vorteile hat. So ist denn in den hochzivilisierten Ländern der Meß- und Markthandel mehr und mehr zurückgegangen; in Leipzig hat sich die berühmte alte Marktmesse schon vielfach dem modernen Lieferungshandel angepaßt. Nur in Ländern tieferer Kultur blühen noch die Märkte. Nischni-Nowgorod hat sein Gepräge noch nicht eingebüßt. Wie lange noch? Auch der Orient will von den neuen Handelsformen noch nichts wissen; die modernen Verkehrsmittel und die Konkurrenz werden auch die Allahverehrer zu dem neuen Gotte beten lehren. Gewiß, einzelne Waren haben sich bisher mit Erfolg gegen eine Neuerung gewehrt, ob dies dauernd der Fall sein wird, darüber muß uns die Zeit belehren.

Neben den alten Eigenhändlern bildet sich eine ganz neue Art von Kaufleuten heraus, die Kommissionäre und Agenten, die nur den Verkaufsvermittler spielen. Die ganze Entwicklung des Handels strebt mit aller Macht nach der Ersparung von Kosten, es gilt, aus der Kette der Handelsvermittler möglichst viele Glieder auszuschalten, die Zahl der selbständigen Händlerkategorien auf ein Minimum zu verringern. Das sehen wir wieder am besten beim Kolonialwarenhandel. Hier hat zunächst eine Verschmelzung des Im- und Exporthauses stattgefunden. Die Hamburger Firma hat eine eigene Filiale in Brasilien. Dann

wurde das verteilende Haus im Binnenlande ausgeschaltet; der Hamburger Grossist tritt direkt, durch Agenten, an den Krämer der Provinz heran. Der oberschlesische Detailist kauft nicht mehr wie früher in Breslau, sondern direkt am Hafenplatze. Das letzte Stadium dieser Entwicklung ist logischerweise, daß ein großer Konsumverein seine Waren direkt vom Plantagenbesitzer bezieht, oder vielleicht gar selbst der Plantagenbesitzer wird.

Genau so geht es in der Fabrikation; auch hier wird stetig der Zwischenhändler mehr und mehr ausgeschaltet. Der schlesische Leinenwarenfabrikant V. Grünfeld, hat sein eigenes Verkaufshaus in Berlin, ebenso der Krefelder Seidenfabrikant Michels und der österreichische Krupp oder die Württemberger Metallwarenfabrik oder das Messerwarenhaus Henkels-Solingen. Die Detailwarenhäuser Wertheim und Jandorf beziehen ihre Waren direkt vom Fabrikanten; der Zwischenhandel, erster, zweiter, dritter Hand, ist also matt gesetzt.

Der Eigenhandel vervollkommnete sich wieder dadurch, daß er allmählich alle Nebenfunktionen, darunter das Transportwesen, von sich abgestoßen hat. Daneben entwickelte sich das Lagerhausgeschäft selbstständig, in letzterem wurden 1882 erst 643 beschäftigte Personen gezählt. 1895 dagegen bereits 4208; die Zahl dieser Arbeiter war also beinahe siebenmal größer geworden.

Der kapitalistische Charakter des modernen Kaufmanns tritt immer deutlicher hervor, er ist nur noch Warendisponent geblieben und braucht sich um die Nebenfunktionen des Handels nicht mehr zu kümmern. Mit anderen Worten gesagt, besteht auch für den Großhandel eine äußerst starke Konzentrationstendenz.

Noch aber hat die moderne Entwicklung des Handelsgewerbes große Scharen des eigentlichen Detailhandels unberührt gelassen. In Massen vegetieren noch die Krämer dahin. Aber schon bereitet ihre übergroße Vermehrung das große Sterben vor. Während 1843 auf 10 000 Einwohner nur 97 Handeltreibende kamen, waren es deren 1895 schon 240. Von 1882 bis 1895 hat sich die Händlerschaft im deutschen Reich stärker als die Bevölkerung vermehrt; 1882 war jeder 60. Mann, 1895 schon jeder 39. ein Händler.

Doch schon klingen dem Kleinhändlertum die Sterbeglocken. Die kapitalistische Entwicklung verschont auch den Krämer nicht. Die Landwirte bilden Einkaufsgenossenschaften, um sich Maschinen, Sämereien, Dünger direkt vom Produzenten zu besorgen. Die Konsumvereine treten erst als Vereinigung gewisser Berufsstände auf, um später mehr und mehr sich zu allgemeinen Konsumentenorganisationen auszubilden. Immer rascher, rapider wird der Aufstieg dieser Organisationen, besonders dank der reger und reger werdenden Beteiligung seitens der großen Arbeitermasse. In der Konsumvereinsentwicklung liegt der Embryo einer neuen Hochordnung zukünftigen Wirtschaftslebens.

Die Zahl der deutschen Genossenschaften aller Gattungen stieg von 1904 bis 1905 von 22 131 auf 23 221. Sie verfügten 1905 insgesamt über eine Mitgliederzahl von 3 409 171; die Zunahme der Mitglieder betrug 1905: 201 547 Personen. Von den Konsumentengenossenschaften bilden das Gros die Konsumvereine mit über 1800 Genossenschaften und 897 000 Mitgliedern. Unter dieser Zahl sind nur die eingetragenen Vereine zu verstehen. Heinrich Kaufmann, der Sekretär des Verbandes deutscher Konsumvereine, schätzt die Gesamtzahl der Konsumvereinsmitglieder für 1905 auf 1 100 000. In der Großeinkaufsgesellschaft zu Hamburg haben sich auf modernen Prinzipien aufgebaute Konsumvereine eine glänzend aufsteigende Einkaufsorganisation geschaffen. Diese Gesellschaft erzielte in ihrem Gründungsjahr 1894 einen Umsatz von 5 4 1 4 7 1,4 3 Mk., 1906 betrug ihr Umsatz dagegen

46 503 237,00 Mk. Kann es in einem einzigen Dutzend Jahren ein glänzenderes Ergebnis geben?

Noch gewaltiger ist die Organisation der Konsumenten in England. Die englische G. E. G. setzte im Jahre 1906 für 450 200 700 Mk. Waren um gegen 414 709 380 Mk. im Vorjahre, d. i. um 8,3 pCt. mehr. Die Produktion in eigenen Betrieben ist sogar um 24 pCt., nämlich auf 90 224 280 Mk. gestiegen. Der Ueberschuß betrug im letzten Jahre 8 213 600 Mk. — Die schottische G. E. G. verkaufte an die ihr angeschlossenen Vereine im Jahre 1906 für 142 803 600 Mk. Waren, oder um 2,8 pCt. mehr als im Vorjahre und erzielte dabei einen Ueberschuß von 2 894 920 Mk. Ihre Produktionswerkstätten hatten einen Umsatz von 39 124 460 Mk. — Endlich sei noch die sich mächtig entwickelnde G. E. G. dänischer Konsumvereine genannt, die im letzten Jahre 24 445 000 Mk., d. i. um 17 pCt. mehr als 1905 umsetzte und einen Reinüberschuß von 1 590 112 Mk. erzielte, was einer Steigerung gegen das Vorjahr von fast 20 pCt. entspricht.

Mit Lapidarschrift sagen uns diese Zahlen, wohin die Entwicklung im Handelsgewerbe geht.

Der Detailhandel verliert im Laufe der Zeit auch immer mehr den Charakter des Wanderhandels, er wird immer seßhafter; er sucht nicht mehr die Kunden, sondern die Kunden müssen ihn aufsuchen. In den ganz dem Verkehr entlegenen Orten, besonders in hochgelegenen, abgesperrten Gebirgstälern, hat der Krämerhandel noch seine Eigenart bewahrt, wie sie anfangs des 19. Jahrhunderts allgemein war. Da finden wir in einem Lädchen traulich vereint Kolonialwaren, Spirituosen, Tabak, Stoffe, Leinen, Wolle, Papier, Schiefertafeln, Heringe, Nähwaren, Eisenwaren, Bilder, Glas, Peitschen, Portemonnaies, Südfrüchte 2c. und — die Gegensätze berühren sich; erst auf der höchsten Stufe des modernen Detailhandels im Weltwarenhause finden wir alle diese Waren wieder unter einem Dache vereint. Zwischen diesen beiden Extremen funktioniert ein andersgestaltetes Glied, der Branchen- und Spezialhandel.

Noch in der Mitte des 19. Jahrhunderts wich der Detailhandel wenig ab von dem Gepräge des Mittelalters, seine Formen schienen erstarrt und verknöchert. Jahrhunderte lang war seine Organisation und sein Geist derselbe geblieben; er bewegte sich in äußerst konservativem Rahmen im handwerksmäßig patriarchalischen Geleise. Die Anzahl der benötigten Hilfspersonen war äußerst gering. Noch 1858 wurden in Preußen neben 39 329 selbständigen Handeltreibenden nur 22 907 Handelsangestellte gezählt. Im gesamten Breslauer Kolonialhandel, einschließlich der Großhandelsfirma T. O. Schröter, hielten 518 Ladeninhaber nur 827 Gehilfen und Hilfsarbeiter. Daß Arbeiter und Prinzipale im patriarchalischen Verhältnis zu einander standen, das ist selbstverständlich. Heute noch kämpft unsere Organisation gegen die rudimentären Ueberbleibsel dieser noch ins 20. Jahrhundert hineinreichenden Formen einen schweren Kampf, dessen Ausgang freilich nicht mehr unsicher ist. Die Detailisten sind bis auf den heutigen Tag ihrer Natur nach kurzsichtige Handwerker geblieben; niemals sind sie Kaufleute gewesen, wenn sie sich noch so gern mit den glänzenden Federn dieses Namens schmücken. Der „Kram" muß recht und schlecht seinen Mann ernähren, so gut wie das Gewerbe den Gevatter Schneider oder Schuster. Höher geht's nicht. In irgend einer versteckten Straße der Großstadt liegen eng beisammen die billigsten Herrenkleiderladen. Vor jeder Ladentür lauert ein Jüngling auf Kundschaft. Läßt sich in der Ferne ein naives Bäuerlein blicken, flugs stürzt sich der Türsteher wie ein Geier auf sein Opfer. Ein Wortschwall erdröhnt, daß dem Landmann im Kopf ganz dumm wird, an dem einen Aermel zieht der Levy, an dem andern der Kohn, bis der Kunde in einen Laden hineinbugsiert ist.

Wertheim und Tietz tun im Grunde dasselbe, nur kleiden sie ihre Anreißerei in moderne, zivilisierte Formen: in glänzenden Palästen breiten sie verlockende Waren in Mengen vor dem Besucher aus und reizen ihn so schweigend zum Kauf. Was der moderne Detailhandel an neuen Formen aufweist, ist auf den Kampf um den Kunden zurückzuführen. Der Mühlendammer Kleiderhändler bedient sich seines Mundwerks und seiner sanften Handgreiflichkeit, und der Jandorf, der Gerson, der Hertzog seiner modernen Reklame. Ohne Reklame kein Geschäft! Die Reklame selbst ist eine Wissenschaft geworden und die erfolgreiche Reklame eine Kunst. Das moderne Schaufenster dient nur der Anlockung von Kunden.

Der Ausgestaltung der Zeitungsreklame verdankt eine andere Form des modernen Handels, das Versandtgeschäft sein Dasein und seine Erfolge. Der ortsferne Kunde bekommt seine bestellte Ware von der Post ins Haus; er braucht nicht mehr die beschwerliche und kostspielige Reise nach der Stadt machen. Möglich wurde diese Art des Handels in seinem heutigen Umfange erst durch die Verkehrsmittel der Neuzeit, durch Eisenbahnen und Post; die Einführung des 50 Pf.-Einheitspacketportos hat das Versandtgeschäft besonders gefördert. Die Poststatistik erzählt uns einiges über die Entwicklung der besagten Handelsform. Im Jahre 1880 wurden 51,7 Millionen Packete im deutschen Postverkehr versandt, im Jahre 1900 betrug ihre Zahl schon 176,4 Millionen und ist 1904 auf 205,4 Millionen gestiegen. Mit Nachnahme waren belastet 3,9 Millionen Packete im Jahre 1880, und 13,4 Millionen im Jahre 1900, endlich 18,2 Millionen im Jahre 1904.

Der Betrag der Nachnahmesendungen schwoll in denselben Zeiträumen gar von 57,1 auf 540,3, auf 760,4 Millionen Mk. an.

Eine andere Art des modernen Kaufhandels ist das Abzahlungsgeschäft. Angeblich geschaffen, um der minderbemittelten Bevölkerung die Anschaffung, besonders der Wirtschaftsgegenstände zu erleichtern, ist es zu 99 pCt. zu einem raffinierten Ausbeutungssystem des Volkes ausgeartet. Die minderwertigsten Waren werden in solchen Geschäften zu fabelhaften Preisen an den Mann gebracht. Als ein volkswirtschaftlich entschieden schädlicher Auswuchs des modernen Handelsgewerbes dürfte ihm auf die Dauer keine große Zukunft blühen.

Gegenwärtig feiert der Detailhandel seine größten Triumphe im modernen Warenhause. Der Palast Wertheims in der Leipziger Straße zu Berlin, übertrifft an Schönheit, Pracht und Umfang weit den Fondaco des alten Venedig. Das ist wahrlich kein Ramschbazar, sondern ein mit amerikanischem Raffinement ausgestatteter Meßpalast, in dem man alle Waren, von der Ansichtskarte und der Zigarrenkiste bis zu den Gemälden erster Künstler und den klassischen Kunstwerken Hellas und Roms kaufen kann.

Dieses Geschäftshaus, das in seinen Baulichkeiten allein einen Wert von ca. 36 000 000 Mk. repräsentiert, findet seinesgleichen nicht in Deutschland, und beschäftigt ein Personal, das in der Saison nach vielen Tausenden zählt. Neben diesem Riesen hat Berlin noch verschiedene andere Detailwarenhäuser aufzuweisen, so die Firma Jandorf mit nicht weniger als sechs großen Palästen, dann die beiden Tietz, dann Mannheim, Stein, Hertzog, Gerson, Israel, alles Häuser, die ganz allein den Bedarf einer größeren Mittelstadt zu decken imstande sind. Leider stehen uns über Geschäftsumsatz, Personalzahl, Geschäftsgewinn dieser Riesen keine Zahlen zur Verfügung. Die Engrosfirma M. de Emden Söhne in Hamburg hat in vielen Städten Deutschlands solche Warenhäuser errichtet, die unter den verschiedensten Namen firmieren. Wir nennen hiervon nur die sechs Jandorf in Berlin, Oberpollinger in München, Karstädt in Kiel, Heilbuth in Hamburg. Ebenso hat die Firma Leonhardt resp. Hermann Tietz, Waren-

hauspaläste in den verschiedensten Städten, so in Berlin, Köln, Stuttgart, München 2c. Und doch sind alle diese Riesendetailgeschäfte erst Neubildungen der verflossenen letzten zwei Jahrzehnte; sie bergen mit ihrem System Keime in sich, die noch eine glänzende volkswirtschaftliche Zukunft versprechen und läuten dem patriarchalischen, altväterlichen Krämer das Zügenglöcklein.

Und nun zu den mächtigsten, rein kapitalistischen Organisationen des Handelsgewerbes, zu den Banken und den Börsen. In der Behrenstraße zu Berlin ruhen auf riesigen Quadern Sandsteinpaläste, zu deren Hallen breite Treppen hinaufführen. Die Hallen selbst glänzen in buntem Marmor und goldenen Verzierungen. Alle Stockwerke füllen die Kontors, nur unterbrochen von vornehmen Empfangsräumen und eleganten Sitzungssälen. Das sind die neuen Mittelpunkte, hier sehen wir oft die höchsten Würdenträger des Staates, nicht als Befehlende, sondern als Bittende, hier fällt der Entscheid über Leben und Sterben manches Regierungssystems. Es sind Zwingburgen des modernen Kapitalismus in Reinkultur. Hier fällt oft die Entscheidung über Krieg und Frieden, und die französisch-russische Allianz ist beispielsweise ein reines Bankiergebilde. Die Banken sind die Herren des Kredits, und von ihrer Entscheidung hängt das Sein und Nichtsein der ganzen modernen Industrie, des ganzen Handelswesens ab. In allen Banken Preußens waren 1846 insgesamt, Selbständige und Gehilfen, 1100 Personen beschäftigt, dagegen 1895: 17 896. Im deutschen Reich stieg die Zahl der Erwerbstätigen im Geld- und Kredithandel 1882 bis 1896 von 22 673 auf 36 175 Personen, erfuhr also eine Vermehrung um 60 pCt., während sich die Bevölkerung im gleichen Zeitraum nur um 14 pCt. vermehrte. In Berliner Banken wurden 1858 erst 384 Personen ermittelt, 1895 waren deren 8547 in diesem Gewerbe tätig. Das spricht für eine gewaltige Ausdehnung der Banktätigkeit. Von dem mächtigen Emporsteigen der führenden Großbanken hier nur ein Beispiel: Die Deutsche Bank wurde 1870 mit dem bescheidenen Kapitälchen von 15 Millionen Mk. gegründet, 1880 waren Kapital und Reserven bereits auf 54 Millionen Mk. angewachsen, 1890 verfügte sie über 103 Millionen Mk. In den letzten 7 Jahren waren die Kapitalveränderungen der Berliner Großbanken folgende:

Kapitalveränderungen nach dem Stande am 1. Januar

	1907	1906	1905	1904	1903	1902	1901	1900
	in Millionen Mark							
Deutsche Bank . .	200	180	180	160	160	150	150	150
Diskontogesellschaft	170	170	170	150	150	130	130	130
Dresdner Bank .	180	160	160	130	130	130	130	130
Darmstädter Bank .	154	154	154	132	132	105	105	105
Schaaffhausen . .	145	125	125	100	100	100	100	100
Handelsgesellschaft .	100	100	100	100	90	90	90	90
Kommerzbank . .	85	85	50	50	50	—	—	—
Nationalbank . .	80	80	60	60	60	60	60	60
Breslauer Diskontobank	—	—	—	—	—	45	50	50
Mitteldeutsche . .	54	54	45	45	45	45	45	45
Genossenschaftsbank	—	—	—	30	30	36	36	36
Berliner Bank . .	—	—	—	42	42	42	42	42
	1168	1108	1044	999	989	933	938	938

Das Nominalkapital ist im letzten Jahre um rund 60 Millionen Mark, seit 3 Jahren um 169 Millionen und seit 1900 um 230 Millionen Mk. gewachsen, obwohl seit 1905 3 Banken ausgeschieden sind. Ueber die Rentabilität orientiert diese Aufstellung, die die Gewinnziffern der Banken zusammenfaßt:

	Abschreibungen u. Verluste	Reservestellung	Dividende Summa	Dividende in pCt.	Tantieme usw.
		in Millionen	Mark.		
1897 . . .	2,0	3,6	58,0	8,3	12,1
1898 . . .	2,0	3,3	72,1	8¾	12,5
1899 . . .	2,4	5,1	79,2	8,1	13,7
1900 . . .	7,72	3,1	72,1	7,7	11,0
1901 . . .	22,7	1,8	53,8	5,9	6,7
1902 . . .	13,0	2,46	65,45	6,5	10,3
1903 . . .	6,34	4,02	70,73	7,07	11,44
1904 . . .	3,97	4,997	79,47	7,9	14,14
1905 . . .	7,44	9,45	95,78	8¾	16,22
1906 . . .	5,71	8,27	97,87	8,39	19,57
Summa	73,28	46,097	744,50	—	127,67

Für die letzten zehn Jahre sind demnach rund 744½ Millionen Mark an Dividenden und 127⅔ Millionen Mk. an Tantiemen und Gratifikationen verteilt worden, außerdem sind in Reserve gestellt 46 Millionen Mk. und zu Abschreibungen verwendet worden 73¼ Millionen Mark. Die vier Posten zusammen ergeben das Sümmchen von 991½ Millionen Mk.

Der deutsche Börsenverkehr kam in recht bescheidenen Anfängen bereits aus dem Mittelalter herauf. Bis in die Mitte des vergangenen Jahrhunderts hat Frankfurts Börse in Deutschland geführt, dann hat ihr Berlin diese Rolle abgenommen. An der Berliner Börse wurden 1870 erst 359 Werte gehandelt, am Ultimo Dezember 1900 waren es deren 1808. Es dürfte im Rahmen dieser Schrift zu weit führen, Längeres über die Ausgestaltung der Börsen als Effekten- und Spekulationsmärkte auszuführen.

Die Steigerung des Welthandels ist im 19. Jahrhundert eine ganz enorme, alle früheren Steigerungen mehr als tausendfach übertreffende gewesen. Nach verläßlichen Anhaltspunkten hat Neumann-Spallart berechnet, daß der gesamte Außenwelthandel im Jahre 1860 rund 29 und 1865 35 Milliarden betragen hat. In derselben Weise berechnet ergibt sich für 1879 eine Summe von 58, für 1883 eine solche von 68, für 1891 eine solche von 73 Milliarden Mk., er betrug nach dem statistischen Jahrbuch des deutschen Reiches im Jahre 1904 **105** Milliarden Mk. Innerhalb zweier Menschenalter welch gewaltiger Aufstieg des Welthandels.

Noch glänzender als der allgemeine ist aber der deutsche Außenhandel emporgestiegen. Nach Neumann-Spallart betrug der deutsche Außenhandel in Millionen Talern:

	Einfuhr	Ausfuhr
1834	105,94	143,6
1842	188,67	162,9
1851	185,51	178,49
1860	365,06	466,39

Man vergleiche damit die folgenden Zahlen des letzten Jahrzehnts aus der offiziellen Reichsstatistik:

Es betrug der Wert des Außenhandels in Millionen Mark:

	Einfuhr	Ausfuhr
1896	4558	3754
1900	6043	4753
1901	5710	4513
1902	5806	4813
1903	6321	5130
1904	6854	5316
1905	7436	5842
1906	8339	6244

Für das letzte Dutzend Jahre sind wir auch in der Lage, den deutschen Außenhandel in Gewichtsmengen anzugeben und dadurch die enorme Steigerung noch leichter begreiflich zu machen:

Die Ein- und Ausfuhrmenge betrug in den letzten 12 Jahren in Dz. (100 Kg.):

	Einfuhr	Ausfuhr
1895	325 369 756	238 296 583
1896	364 102 570	257 198 756
1897	401 623 139	280 199 486
1898	427 298 388	300 943 183
1899	446 522 882	304 032 263
1900	459 117 993	326 817 468
1901	443 045 774	323 625 886
1902	433 356 519	350 295 596
1903	470 338 478	382 808 160
1904	488 863 159	388 555 453
1905	543 071 912	405 662 415
1906	580 961 099	439 307 690

Nach der amtlichen Statistik ist der deutsche Spezialhandel, welcher im wesentlichen die Einfuhr der zum Konsum in Deutschland bestimmten Waren und die Ausfuhr der in Deutschland selbst hergestellten Produkte umfaßt, in den verflossenen 25 Jahren genau auf das Doppelte (von etwa 6 Milliarden Mark auf über 12 Milliarden Mark,) dem Gewichte nach um 60 pCt., dem Werte nach um 66 pCt. deutsche Außenhandel (von 7,3 Milliarden Mark auf 12,2 Milliarden Mark, dem Gewichte nach um 60 pCt., dem Werte nach um 66 pCt. gestiegen. Im gleichen Zeitraum hat der Spezialhandel Englands um 38 pCt., der der Vereinigten Staaten um 59 pCt., der Frankreichs um 28 pCt. und der Rußlands um 23 pCt. zugenommen.

Deutschland hat demnach unter allen Handelsmächten der Erde verhältnismäßig die großartigste Entwicklung aufzuweisen. Während es zur Zeit der Begründung des Reiches als Außenhandelsstaat an dritter, zeitweilig sogar an vierter Stelle stand, hat es sich heute in der Reihe der Welthandelsmächte den zweiten Platz erobert, auf dem es allerdings hinter Englands 16 Milliarden noch ganz erheblich zurücksteht.

Damit hätten wir im knappsten Rahmen die Entwicklung des Handelsgewerbes gezeigt. Das Tempo der Entwicklung ist wie wir gesehen haben, ein immer rasenderes geworden und kein Mensch vermag abzusehen, wie schnell es sich noch steigern wird. Was spricht aus diesen Tatsachen? Nichts anderes, als daß die menschliche Kultur sich von jeher im wellenförmigen, aber doch ununterbrochenem Aufstieg befand und sich noch befindet, daß also durchaus keine Veranlassung zum Pessimismus gegeben ist und wir in eine Zukunft sehen, so groß und hehr an Kultur, wie nie geträumt.

Nun noch einiges über die Entwicklung des Berufes der Handelshilfsarbeiter selbst. Der Handelshilfsarbeiterberuf ist ein Produkt der neueren und in seinen gegenwärtigen Formen, der allerneuesten Zeit. Wir haben gesehen, daß, bis weit ins neunzehnte Jahrhundert hinein, das Handelsgewerbe in inniger Verbindung mit dem Transportgewerbe betrieben wurde. Die Kaufleute hatten ihre eigenen Schiffe, ja sogar ganze Schiffsflotten und auch ihre eigenen Achsentransportwagen. Spediteure im heutigen Sinne gab es fast gar nicht. So war der Matrose oder Schiffsknecht zugleich Handelshilfsarbeiter und umgekehrt. Das Gleiche war bei dem Fuhrmann der Fall. Ganz ausnahmsweise wurden auf den großen Handels- und Umschlagplätzen, zu Messen und Märkten, Gelegenheitsarbeiter engagiert, die während der Dauer dieser damaligen „Saisons" zum Aus- resp. Einpacken der

Waren und ähnlichen Arbeiten verwandt wurden. Die Bezeichnung „Markthelfer" sagt uns schon, daß jene Kollegen, gelegentlich der Märkte Verwendung fanden. Aus den Gelegenheitsarbeitern wurden dann im Laufe der Zeit, bei der allmähligen Entwicklung der Betriebe, häufiger ständige Handelshilfsarbeiter. Besonders die Entwicklung des Versandgeschäfts hat zur Bildung des Packerberufes sehr viel beigetragen. Die Einführung der Eisenbahnen bedang schon an und für sich die Trennung des eigentlichen Transportwesens vom Handelsbetriebe. Das Gleiche vollzog sich naturgemäß mit der Eroberung des Schiffes seitens der Dampfmaschine. Seitdem an die Stelle der 500—1000 Tonnen-Segelschiffe, Dampferkolosse mit 30 000 und mehr Tonnen Ladefähigkeit traten, war eine Arbeitsteilung zwischen Kunden und Kaufmann von imensen gegenseitigen Vorteil. Den Kaufherren standen nun die Transportarbeiter nicht mehr, wie früher, zur jederzeitigen Verfügung, sie waren also gezwungen, sich für das Geschäft eigene Arbeiter zu halten. Zweifellos war besonders für größere Firmen das Engagement eines Markthelfers, wie man ihn früher verstand, nur ein Notbehelf, der durchaus nicht immer, oder vielmehr verhältnismäßig recht selten, die Anforderungen des Marktfahrers voll erfüllen konnte. Auf den Messen und Märkten herrschte gar oft ein empfindlicher Mangel an solchen „Markthelfern", die sich wirklich auf das Aus- und Einpacken der Waren verstanden. Häufig wurden die bittersten Erfahrungen mit ungeschulten Arbeitern gemacht. Des öfteren waren aber nicht einmal ungeschulte Arbeiter in genügender Zahl zu haben. Wurden nun die Waren nicht äußerst sorgfältig und kunstgerecht verpackt, dann war es um sie bei dem Achstransport auf den damals schauderhaften Landstraßen geschehen.

All das mochte wohl die einsichtigeren Kaufherren bestimmen, sich zumindestens einer dauernd zur alleinigen Verfügung stehenden Hilfskraft zu versichern, die dann eben auch außerhalb der Markt- und Meßzeiten beschäftigt werden mußte. Findig, wie die Handelsleute von jeher waren, wußten sie auch während der „toten Saison" für ihren „Friedrich" genügend Arbeit. Ueber die Verwendung des Handelsarbeiters während besagter Zeit, sagt uns die Bezeichnung „Hausdiener" klipp und klar alles das, was wir wissen wollen. Man beschäftigte den Handelsarbeiter im Hause, d. h. die „gnädige" Frau wußte für den gutmütigen Kerl jederzeit einen ganzen Haufen Arbeit, für die sonst eigentlich, mindestens ein Dienstmädchen hätte gehalten werden müssen. Zugleich war der Kollege zumeist das Faktotum des ganzen Betriebes. Je nach den Umständen und der Höhe der „Saison" war entweder die persönliche Bedienung der „Herrschaft" oder die Tätigkeit des Kollegen im Geschäft die Hauptsache. Daß Chef und Hausdiener oder Hausknecht, in einem patriarchalischen Verhältnis zu einander standen, das ist nicht nur begreiflich und selbstverständlich, es war in jenen Zeiten, auf einer bestimmten Entwicklungsstufe des Handelsgewerbes auch gar nicht anders möglich. Das war so bis in die allerneueste Zeit hinein, bis die Ausdehnung der Handelsbetriebe das Engagement einer größeren Anzahl von Hilfsarbeitern erforderlich machte. Auch rechtlich galt der Hausdiener und Markthelfer durchaus nicht als Gewerbegehilfe, er gehörte vielmehr zum Gesinde. Unsere Berufsjugend wird staunend aufhorchen, wenn wir ihr hier sagen, daß die Rechtsprechung des Reichsgerichts erst seit ganzen 15 Jahren, seit dem Jahre 1892, Handelshilfsarbeiter als Gewerbegehilfen im Sinne der Reichsgewerbeordnung anerkennt. Es ist das unvergängliche Verdienst der damaligen primitiven Lokalorganisation der Handelsarbeiter, diese Anerkennung als vollwertige Arbeiter, denen auch das Koalitionsrecht zusteht, durchgesetzt zu haben. Gewiß, auch in dieser Beziehung hatte die Entwicklung des Handelsgewerbes und mit ihm des reinen Handelsarbeiterberufs, die die Hausarbeit bei

den Chefs von Tag zu Tag weiter und weiter verminderte, ihr Teil vorgearbeitet, so daß es für die Betroffenen nur des energischen Anstoßes bedurfte, um die Rechtlosigkeit des Gesindes von sich abzustreifen.

Die Entwicklung des Handelsarbeiterberufs spiegelt sich treu und echt auch in der Entwicklung der Handelsarbeiterorganisationen. Soweit im späteren Mittelalter zünftlerische Gebilde entstanden waren, die als Handelsarbeiterorganisationen gelten konnten, handelte es sich um Vereine, die sich auf die heutigen Transportarbeiter erstreckten. Die Sackträger und Schiffergilden vereinigten in sich sogenannte selbständige Arbeitnehmer. Eine Gruppe aus einer solchen Vereinigung, oder oft die ganze Vereinigung selbst, übernahm eine bestimmte Arbeit nach bestimmten Tarifsätzen und führte diese für die Auftraggeber aus. Diese Leute waren also Arbeitnehmer und Unternehmer in einer Person. Sie mit dem heutigen Lohnarbeiter irgendwie zu vergleichen, ist also in keiner Weise zulässig.

Die Handelsarbeiter wußten im zweiten Drittel des vorigen Jahrhunderts, weil rechtlich noch unter den Bestimmungen der Gesindeordnung stehend, mit dem Koalitionsrecht nichts anzufangen, hatten also auch nicht das Bedürfnis wie die „gewerblichen" Arbeiter sich moderne Gewerkschaftsorganisationen zu schaffen. Das wurde, wie die Tatsachen lehren, wie mit einem Schlage anders, als die Kollegenschaft rechtlich den sonstigen Arbeitern gleichgestellt worden war. Freilich hier und da begegnet uns heute noch der Unkenruf: „wir Hausdiener können nicht streiken", als ein zu zählebiges Andenken aus der Großväter Zeiten.

Die gegenwärtigen Formen des Handels sind Gebilde, die aus primitiven Geschäftsarten hervorgegangen sind, ihr Aufbau erfolgte nicht planlos, sondern nach den strengen Gesetzen der wirtschaftlichen Evolution. Zweifellos hat auch hier der Mensch noch lange nicht die höchste Stufe der Vollkommenheit erreicht. Eines aber ist gewiß. Zu Ende ist es für alle Zeiten mit der Harmonie zwischen Handelsarbeitern und Prinzipalen und die ersteren tun gut, sich auf eigene Füße zu stellen, um vereint mit ihren Klassen- und Berufsgenossen ihre Menschenrechte, gegenüber den rein kapitalistischen Handelsherren, wahren und vertreten zu können.

Auf den Landstrassen.

Verkehr ist nicht mehr und nicht weniger als die Bewegung der Gesamtheit der Menschen untereinander.

Schon das Tier hat das Bedürfnis der Geselligkeit, des „Verkehrs" mit Seinesgleichen. Um wieviel höher muß das Bedürfnis bei jenem Wesen ausgebildet sein, dem die Erkenntnis geworden, wie viel ihm persönlich durch den Verkehr mit anderen Artgenossen Vorteile erwachsen. Der Mensch fühlte sich wohl schon als Tiermensch verbunden seiner Gattung. Nur so war es möglich, daß er der erfolggekrönte Sieger über alle im Tierreich, ein Befehlshaber, ein Entscheider über das Dasein oder Nichtsein aller Lebewesen werden konnte. So primitiv auch die Beziehungen der auf unterster Stufe stehenden Tiermenschen zueinander gewesen sein mögen, ganz gefehlt haben sie gewiß nie.

Der Verkehr ist nach Schäffle „der Austausch wirtschaftlicher Leistungen und Güter". Der Verkehr ist die Fortschaffung von Gütern, Personen und Nachrichten und sein Zweck, die Ueberwindung bestimmter Entfernungen, Ueberwindung von Hindernissen, die den Menschen in den Weg treten. Die Voraussetzung für den Verkehr ist die Bewegungsfähigkeit der miteinander verkehrenden Lebewesen, also in unserem Falle

der Menschen. Auch die Tiere haben ein Transport- und Verkehrswesen, das ihren Bedürfnissen angepaßt ist; wir erinnern hier nur an die Bienen und besonders an die Ameisen, welch letztere als Straßenbauer allgemein bekannt sind. Im unwegsamsten Urwald finden wir die ausgetretenen Verkehrswege des Wildes, als Urbild aller Straßen- und Wegebauten. Ebenso hat der Mensch schon tief unten in seiner Tierheit sich Wege ausgetreten, um zu seinen Artgenossen, seiner Höhle und seiner Quelle leichter und schneller gelangen zu können. So ist also der Wegebau eine Kunst, die auf ganz primitiver Stufe schon dem Menschen von der fürsorgenden Mutter Natur in die Wiege gelegt worden ist. Dem modernen Menschen ist sicher der Gedanke unfaßbar, als könne jemals der Mensch ohne Verkehrsmöglichkeit ausgekommen sein. Denken wir uns auch die Menschheit im allerursprünglichsten Zustande, in der sie nur für den Ichbedarf der eigenen Familie schaffte, so mußte sie sich doch schon der selbst oder von Tieren getretenen Wege bedienen. Die Früchte, die dem Menschen zur Nahrung dienten, das Wild, das seinen Hunger stillen half, die Fische, die er sich einfing, nach ihnen brauchte er nicht nur die Hand auszustrecken, um sie zu erlangen, er mußte kürzere oder längere Wegestrecken zurücklegen, um diese Lebensmittel nach seinem „Heim" schaffen zu können. Zur Fortschaffung all dieser Lasten diente dem Menschen sicher zuerst lange Zeit nur seine Muskelkraft als Motor und Fahrzeug zugleich, so lange bis er anfing, das Tier seinen Diensten zu unterjochen, dieses die schwersten Lasten erst tragen und viel später schleifen und ziehen zu lassen. Wann diese Zeitpunkte eingetreten sein mögen, darüber ist und bleibt wohl tiefes Dunkel gehüllt. Allmählich begann der Wilde die Vorteile des Tauschverkehrs, später auch die der Arbeitsteilung zu begreifen, da traten die Hindernisse der räumlichen Entfernung immer bewußter für ihn auf; er sann mit aller Anstrengung darauf, sie künstlich zu überwinden. Wie oft mag da der Mensch bedauert haben, daß ihm die Natur nicht Flügel gegeben hatte, wie dem Vogel, wenn er sah, wie dieses Tier gefahrlos, spielend und schneller räumliche Hinderniſse überwand, die zu bewältigen für ihn eine Unmöglichkeit war und bis heute noch geblieben ist. Mit dem Wachsen der Arbeitsteilung und der Tauschbeziehungen zwischen den einzelnen Familien und Stämmen mußte auch das Verkehrsbedürfnis in entsprechender Weise steigen und sich entwickeln. Selbstverständlich bewegte sich das Verkehrswesen des Urmenschen stets in äußerst primitiven Formen. Wie von Mensch zu Mensch, so machte sich in der Folgezeit auch von Stamm zu Stamm, von Volk zu Volk, die Verschiedenheit der Leistungen geltend. Als die Menschen gewahr wurden, daß die eigenen Fähigkeiten nutzbar ergänzt werden könnten, durch den Austausch der Produkte mit anderen Völkern, entwickelte sich der erste Tauschhandel und damit das erste räumlich größere Verkehrsbedürfnis. Der werdende Handel stellte schließlich an das Verkehrswesen immer größere Aufgaben, er nötigte die Menschen zu immer größeren Anstrengungen in bezug auf Verkehrsschnelligkeit und die stets größer werdende Menge der Waren.

So folgte eine Verbesserung der Straße der anderen, ebenso erging es den Fahrzeugen; von der primitiven ersten Schleife oder dem Schlitten ist aber ein unendlich langer und steiler Weg bis zur Erbauung des modernen Automobils. Wer wäre imstande, auch nur annähernd zu beschreiben, welches ungeheure Quantum menschlichen Scharfsinns angewandt werden mußte, ehe Verkehrswege und Verkehrsmittel solche Vollkommenheit erreichten, wie wir sie vor uns sehen, sie zu benutzen in der erfreulichen Lage sind. Den Fußgängerwegen entlang der Flußufer folgten die Pfade für Tiere, größere Hindernisse wurden da nicht weggeschafft, sondern umgangen. Erst als sich die Menschen mechanischer Vorrichtungen zur Fortbewegung ihrer Lasten zu bedienen begannen, als sie Schlitten und später Wagen schufen, da genügten die

alten Pfade nicht mehr, es mußten breitere Wege, primitive Straßen geschaffen werden.

Der Bau der ersten Kunststraßen wird der Königin Semiramis von Assyrien zugeschrieben. Auch vom jüdischen König Salomo wird behauptet, er habe gepflasterte Wege herstellen lassen. Die Chinesen haben sich ebenfalls schon im graueſten Altertum mit dem Straßenbau beschäftigt, ebenso die Phönizier, die als Handelsvolk den Wert guter Straßen gewiß zu schätzen vermochten. Die Perser haben gute Kunststraßen angelegt. Die Griechen ließen Fahrgleise in die Felsen hauen, deren Reste heute noch sichtbar sind.

Meister der Straßenbaukunst waren aber die Römer, ihre Kunststraßen übertreffen die des Mittelalters weit an praktischer Anlage, Haltbarkeit und Festigkeit. Um die unterworfenen Länder dauernd beherrschen zu können, bedurften sie der Kunststraßen schon zur schnellen und gefahrlosen Fortbewegung des Heeres. Auf diesen Wegen drang aber auch die römische Kultur vor, sie bildeten die Grundlage für den Güter- und Personenverkehr. Die berühmte Via Appia, das klassische Vorbild aller Straßen, wurde 312 vor Christi begonnen und später auf 450 Kilometer ausgebaut. Die Römer überzogen nicht nur Italien, sondern auch Gallien, Germanien, Britannien, Spanien, Nordafrika, Aegypten und Kleinasien mit einem Netz von Straßen, und der damaligen Zeit entstammt das stolze Wort: „Alle Straßen führen nach Rom". Daselbst mündeten 16 Weltstraßen ein. Die Gesamtlänge der römischen Straßen wird auf 76 000 Kilometer angegeben. Technisch waren die römischen Straßen äußerst hoch entwickelt. In sumpfigen, morastigen Gegenden wurden Bohlen- und Knüppelwege angelegt, sonst befestigte Straßendämme ähnlich unserem heutigen Makadampflaster. Es erhielt der mittlere Teil der Straße ein Steinpflaster, von dem uns Reste bis auf unsere Tage erhalten geblieben sind. Die römischen Straßen waren möglichst gerade angelegt, sie überwanden recht schwierige Terrains durch Abgrabungen, Brücken und Viadukte. Für die Wegeunterhaltung hatten die Gemeinden zu sorgen.

In deutschen Landen glaubt man auch Spuren keltischer Straßen gefunden zu haben, wenigstens deutet eine in den Felsen gehauene Straße zwischen Basel und Biel dahin. Die alten Germanen bedurften als Ackerbauer nur wenig kunstvoller Straßen, sie haben folgedessen auf diesem Gebiete keine dauernden Bauwerke geschaffen. Des Germanen Straßen waren nicht auf den Angriff, sondern auf die Verteidigung eingerichtet. Leicht konnte er seine schmalen Wege verrammeln und dem Ortsunkundigen blieben Waren und Vorräte verborgen. Der Anlieger haftete für die Erhaltung der Wege. Von dem Dorfe gingen zumeist vier Wege nach den verschiedenen Richtungen aus. Viele Gebräuche der alten Germanen deuten darauf hin, daß ihnen besonders die Reichsstraßen heilig gewesen sind.

So standen die Dinge, als die große Völkerwanderung über Europa hereinbrach. Die Wandernden benutzten die Straßen, wußten aber ihren Wert nicht zu schätzen. So begannen die besten Kunststraßen allmählich zu verfallen. Zur Zeit der Karolinger befanden sich diese Wege schon in einem trostlosen Zustande. Die römischen Zollerheber hatten das Vorbild gegeben, um die Straßen als Einnahmequelle auszubeuten. Während aber die Wegzölle zur Römerzeit die Mittel für Erhaltung und Verbesserung der Straßen lieferten, ließen es die Zollerheber des angehenden Mittelalters bei der Mühe des Geldeinnehmens bewenden. Die Zölle waren auch an Klöster und Günstlinge verliehen und wurden oft ins Ungeheure vermehrt. Vom Zoll waren nur befreit Pilger, Heeresführer und die Führer zur kaiserlichen Pfalz.

Soweit Straßenbauten ausgeführt wurden, hatten die Bauern unentgeltliche Frohndienste zu leisten. Jeder Frevel am Wege war vom Urheber wieder auszubessern. Besonders gepflegt waren aber diese Straßen nicht. Von einer Reinhaltung oder Säuberung der Straßen ist im Volksrecht direkt nie die Rede. Als Kaiser Karl der Große einmal auf seiner Reise in ein Bistum kam, wurde ihm zu Ehren sogar die Straße gefegt. Dem auf der Straße Gehenden war jedoch ein besonderer Schutz gewährt, das Verbrechen auf dem Wege wurde besonders hart geahndet. Die Ottonen haben sich um Straßen und Wege wenig, desto mehr um die Zollerhöhung gekümmert. Mehr Interesse zeigten die Hohenstaufen für den Verkehr. So wurde 1158 auf den ronkalischen Feldern unter Friedrich I. der Grundsatz ausgesprochen, daß öffentliche Wege und Flüsse, wie auch die Zölle königliche Regale seien. Die Zollempfänger sollen in alter Weise sowohl an Wegen wie an Brücken zu bessern verpflichtet sein. Wer zum drittenmal überwiesen wird, daß er das Gesetz nicht gehalten hat, dessen Zoll fällt an den beleihenden Herrn zurück. Bricht Fehde darüber aus, wer auf der Straße Zoll erheben soll, so dürfen die Reisenden nicht belästigt werden, widrigenfalls dies gleich Straßenraub bestraft wurde. Weiter wurde die Sicherung aller Straßen befohlen und aller Straßenzwang gänzlich abgetan. Die deutschen Städte hatten vereinzelt schon im frühen Mittelalter Backsteinpflasterung. Die älteste bekannte Verordnung über den Kehricht und dessen Abfuhr finden wir in Straßburg, aus dem 12. Jahrhundert. Es heißt in der Urkunde: „Niemand soll Unrat vor sein Haus werfen, er wolle ihn denn gleich ausführen, nur an den dazu bestimmten Orten ist dies gestattet. Gassennamen finden sich auch bereits im 12. Jahrhundert in Wien und Straßburg.

Die älteste deutsche Straßenpolizeiverordnung gibt uns der Sachsenspiegel. Dort heißt es: „Des Koninges strate sal sin also breit, dat en Wagen deme anderen gerumen moge. Die idele wagen sal rumen deme geladenen, unde die min geladene deme sweren; die üdene wike deme wägene; de gande deme ridene. Sia sie aber in enem engen wege oder up ener brücge, unde jadjet man enen ridenen oder to vot, so sal die wagen stille stan, bit sie mogen vore komen. Spelk wagen erst up die brücgen kumt, die sal erst overgan, he sie idel oder geladen, ein itlich strafe sol habin sibin füze in die breite." Der Schwabenspiegel bestimmt: „Des kuniges strazen suln sechzehen schuhe wit sin, daz ein wagen dem andern entwichen möge." Das Weistum zu Dorbach verlangte 1454 von der Königstraße eine Breite von 9 Ellen, von der Landstraße 9 Fuß, vom Notweg eine Wagenweite und Platz für eine Person auf jeder Seite, für Notpfade die Breite von 3 Fuß. In einer Brabanter Urkunde findet sich schon 1140 der Name „Chaussee", dagegen war er im 16. Jahrhundert in Deutschland noch fremd. Vielfach trugen die Wege noch Bezeichnungen aus der Zeit der Markgenossenschaft, so: Bau-, Joch-, Feld-, Hut-, Trieb-, Brach-, Dung-, Mist-, Kirch-, Leich-, Mühl-, Holz-, Guts-, Sack-, Flucht-, Heu- und Schleifweg.

Das Hundgeding zu Ravengersburg bestimmt 1442 für die Gassen im Dorf 16 Fuß, für die außerhalb desselben 32 Fuß Breite. Die Breitenmaße der Wege und Straßen waren sehr verschieden. Auch das Maß nahm man nicht so genau. Das Rietberger Landrecht bekundet 1697: „Wie weit ein gemeiner hellweg mit zeunen und graben zu reumen sey? Der soll so weit, und so breit seyn, daß ein mann mit einem wehrbaum zwerch durchreiten kann." Ein Wehrbaum ist ein Baum, der auf einer Fuhre Heu zur Festmachung desselben niedergebunden wird. Das Landrecht der Eldagser 1597 bestimmt die gemeine Heeresstraßenbreite, daß ein Ritter mit seiner Stange im Wege halten und sich damit umwenden kann. Der gemeine

Holzweg soll nach dem Weistum von Steinwedel so weit sein, daß zwei Wagen nebeneinander fahren können. Nach Reckenburgischem Landrecht muß ein gemeiner Weg zu eines jedem Erblande so breit sein, daß drei Pferde vor dem Deichselbaum und zwei hinten neben dem Fuhrknecht gehen können. Fällt ein Leichen- und ein Jochweg zusammen, so soll der eine dem anderen weichen und die Leiche ungefährdet zur Kirche kommen können. Auf einem Kirchweg können nach dem Weistum zu Lommersum zwei Personen eine Braut und vier Personen einen Toten führen. Das Weistum zu Kelz fordert im 17. Jahrhundert von der Breite eines Weges, daß man den abgefallenen Sack ohne Schaden wieder aufheben kann. Ein freier Fußpfad gebührt der ehrwürdigen Frau zu Essen, die Filckgasse genannt; sie ist so groß, daß der Frau Diener zwei Eimer Weins tragen können. Zu Zuffikon im Aargau wurde ein Fußweg bestimmt, so breit, daß eine Frau mit einem Kübel an jeder Hand nicht aufgehalten wird. Als Zeichen, daß die Kaiserstraße auch markgenossenschaftlichen Zwecken diente, kann die Breitenangabe gelten, daß sich auf ihr zwei Fuder Heu und zu beiden Seiten noch Menschen müssen begegnen können. Ueber die Innehaltung der vorgeschriebenen Breite wachte das Gericht.

Eine Urkunde aus dem Jahre 1449 erzählt uns von der „Beweinung" der vier Landstraßen bei Chemnitz „mit bownen, struechen, uffgeworffnen graben, stegnen oder andren bliblichen vormerkungen." Diese Zeichen zu entfernen oder zu versetzen war bei strenger Strafe verboten. Das Gesetz von Kunitz drohte „welcher nachbar oder segen Kinder und gesinde einen mahlsteyn, der an gemeinen wegen oder sonsten, ausreizet, der sol eyener gemeinde 8 ggr. zur straße geben und den steyn uff seyne kosten wieder seczen laszen. Die Besichtigung der Raine und Steine lag ebenfalls dem Gericht ob. Die Straße in den Dörfern wurde bis zur Dachtraufe gerechnet. Ebenso wurde auch die Höhe der Straße gesichert. „Wer Bäume auf dem Eigen stehen hat, die dem Heu oder Getreidefuhren hinderlich sind, hat diese nach Ansagen binnen 14 Tagen zu entfernen oder zu beschneiden bei Strafe von 72 Pfennige", so verordnete das Weistum zu Mackhersdorf im Jahre 1622. Nach der Handfeste von Haltenegge soll man hindernde Zweige mit einem Beyl, dessen Styl elf Hand breit ist, von einem „geledderten" Wagen aus abschlagen, das Schwelmer Vestenrecht sagt einfach von einem Leiterwagen aus soweit man reichen kann. Etwas umständlicher war die Sache noch im Landamt Freiburg im 15. Jahrhundert, dort sollten die Bauern ein Brett auf die Leiterbäume legen, und ein Mann sollte darauf stehend mit einer Axt, „mit einem vierschuhigen halben", d. h. vier Schuh langen Stiel, die Aeste der Bäume abhauen, so weit er langen konnte.

Der Wegfrevel, das Abgraben, Abpflügen, Verzäunen der Straße wurde empfindlich bestraft. Zu Klosterneuburg gab es auf dem Berg einen Weg, den man nicht umackern durfte, so oft der Pflug zu einer Furche hier angesetzt wurde, so oft war der Uebeltäter mit 72 Pf. zur Buße verfallen. Zu Thaur hieß es: „Wenn drei steiner, wie eine große männerfaust, auf dem Weg liegen, so ist dis für pannmäßig zu halten und ist die paren ein Kreutzer." In Martell sollten die Geschworenen darüber wachen, daß die Gasse nicht verwässert, verennet oder verzäunet werde, und sobald sie etwas finden, sollen sie es am Tag der Landsprache der Obrigkeit anzeigen: Ein Gesetz von 1550 sagte, wenn Jemand in einen Fahrweg Durchlässe macht und das Wasser auf das Gut seines Nachbars leitet, so trägt er außer der Buße noch den Schaden. Das Bistum St. Lambrecht in Steiermark ordnete an „item koiner im gericht, soll die gewöhnlich steag, weegen und straßen mit stain, stecken, päumen und weten vermachen, verschlagen, noch verzäunen und an andern enden neuwe wug machen, auch große stain, stöck und anders in die fahrweeg, daddurch

den vieh und wegen schaden und verhinderung beschehen mögte". Wagen und Karen sollten zu rechter Zeit von den Gassen entfernt werden. Mist, Holz und Steine sollen nicht weiter in die Straßen gerückt werden, als die Dachtropfen gingen. Tote Katzen, Hühner, Asche, alte Sohlen und Schuhe sollte Niemand vor seine noch eines Anderen Thür schütten. Aber die Reinigung der Straße hatte damals keine besondere Eile. So brauchte nach dem Recht des Marktes Melk der Mist erst nach vier Wochen von der Gasse geräumt werden.

Die Dortmunder Statuten setzten im 13. Jahrhundert auf die Verpfählung der Königsstraße 60 Solidi, auf die der anderen Wege nur 4 Solidi Strafgeld fest, das erstere Strafgeld bekam der oberste Richter ganz, von dem letzteren nur die Häffte, die andere Hälfte erhielt der Gemeindesäckel.

Im 14. und 15. Jahrhundert waren zum Wegmachen die Dorfgemeinden verpflichtet. Die Gemeinden drückten sich aber gerne von dieser Verpflichtung, so wurde dem Dorfe Grieshain 1516 vom Bischof zu Straßburg befohlen, den verlangten Straßenbau zu leisten, denn leicht könnte durch das Meiden der Straßen seitens der Fuhrleute dem Lande großer Schaden geschehen und „wurden etwan die mißfall und böse des wegs an pferden oder lyb schaden nemmen, dadurch viel böse schwür gethan, dadurch sich mencher lyb und seel verdampt." Die städtischen Gemeinwesen kannten den Nutzen guter Straßen, sie sorgten daher besser für deren Unterhaltung als die Landgemeinden. Die Gemeinden hielten sich für ihre Arbeiten, dann wieder schadlos an den Zöllen; so wurde denn fast in jedem Dorfe eine solche Zollstelle, deren Ueberbleibsel noch das 20. Jahrhundert zieren, errichtet. Eine bayerische Landesordnung besagt uns aber, daß die die es hatten, nähmlich „Ritter und Pfaffen" von Zoll und Wegegeld" befreit waren. Dafür schrieben beim Bau von Brücken viele Päpste und Kirchenfürsten zahlreiche Ablässe aus, zehn Bischöfe von Hildesheim gewährten zur Instandhaltung der Wege und Brücken in ihrer Umgebung einen 40tägigen Ablaß. Die Ablässe kosteten den Herren nichts, und wohl nur deswegen waren sie damit so freigebig.

Die Herstellung der Straßen und Wege war natürlich den primitiven Verhältnissen entsprechend einfach. Am liebsten nahm man die Erde aus dem Straßengraben um damit die Straße aufzuschütten, höchstens wurde noch etwas Schotter darauf gebracht, erst die Edikte des 18. Jahrhunderts verbieten die Verwendung der Grabenerde und ordnen Kiesschotterung an. Recht viel wurde das damals billige Holz zum Straßenbau verwandt. Die Statuten der Stadt Soest bestimmten, daß alle Weidenbäume dem Wege hinderlich seien, abgehauen und in den Weg gelegt werden sollten. Als einst auf der Frankfurterstraße bei Frohnhausen südlich von Marburg sich ein Loch gebildet hatte, in dem bereits drei Wagen mit Wein verunglückt waren und in dessen Sumpfe ein Fuhrmann sein Leben eingebüßt hatte, befahl 1571 der Wegmeister den nächsten Gemeinden, 500 Wellen Reisig zu hauen und mit diesem samt Steinen das Loch zu füllen. Der Verkehr war auf vielen Straßen so gering, daß eine gute Weide darauf grünte, eigene Hutrechte verstatteten den Bauern die Abnutzung. Am idyllischsten und praktischsten sind die Landstraßen wohl in Mecklenburg gewesen, dort gab es ein eigenes „Stratenrecht", welches den Bauern das regelmäßige Besäen und Abernten der Straßen garantierte. Diese Erlaubnis wurde urkundlich gewahrt und weder die Herzöge, noch die geistlichen Herrschaften hatten es verschmäht, davon Gebrauch zu machen. Zum Anbau auf den Straßen verwandte man fast ausschließlich die zähe Leinpflanze, die sich selbst genug Schutz gegen den geringen Verkehr gewährte. Seit der Mitte des 16. Jahrhunderts nahmen die Grundherren dieses Recht für sich in Anspruch, ja die Amtsleute haben so-

gar die Dorfstraße für Amtsrechnung besäen lassen. Erst im 18. Jahrhundert starb dieses Recht zur Verhinderung des Verkehrs aus.

Statt der Brücken dienten meist die Furten als Flußübergänge, die Anlieger waren verpflichtet, diese zu beschütten und zu erhalten. Im Neckar bei Rottweil wurde 1740 eine gepflasterte Furt entdeckt. Waren die Flüsse zu tief oder die Strömung zu stark, dann wurden Fähren verwendet. In Kanps mußte nach dem Recht von 1383 der Meier im oberen Hof einen Hund halten und warten, die Leute samt ihren Führen überzusetzen. Sollte er einen Verfolgten übersetzen, so trat dieser in den Vorderraum der Fähre, der Verfolger in den hinteren und der Fährmann hatte in der Mitte zu bleiben.

In den Städten lagen die Sorgen um die Straßen den Anwohnern ob. Als sich im 14. Jahrhundert der Drang zum Pflastern stark hervortat, galt es allgemein als giltig, daß jeder Anlieger sein Straßenstück selber pflastern ließ. Die Braunschweiger Ordnung vom Jahre 1573 besagt: „Ein jeder sol seinen steinweg mach und wenn er zerbrochen ist, bessern lassen". Was aber die ehrsamen Bürger unter der Aufbesserung einer Straße verstanden haben, berichtet uns Tucher aus Nürnberg wie folgt: „Die Kerner, die in der stat auf dem Pflaster faren" einen Weg „erschütten und erhöhen mit allerlai erden, die sie sust für das Thore füren müssen." Eine Straße aus solchem Material hat natürlich zur Regenzeit stets mehr Pfützen als trockene Stellen gehabt. Die guten Alten wußten sich aber zu helfen, sie verpflichteten die Pflasterer an den Kreuzungspunkten, Holzstapfen und Wegsteine zu legen, über die man dann trockenen Fußes hinwegbalanzieren konnte. Ein nettes Bild von dieser praktischen und unentbehrlichen Einrichtung gibt uns im Jahre 1416 ein Bericht aus Augsburg: „Und ist zu wissen, daß sicher ein große Notdurft war, daß man pflastert, dann es war zu aller zeit kottig überall in der stat und wasen umb und umb hültzin stapfen über die gassen und gerß fürschlacht vor den heusern und tief kottig weg in der strat, daß kam ain wagen dem andern geweichen macht in ainer weiten gassen, und besonders auf dem Hohenweg da waren der hoch fürschlächt vor den heusern und die straß so tief und so kottig und so viel stapfen über die gassen, daß man hart und mit müe dardurch gefaren mocht". Das war in der Handelsstadt Augsburg, damals einer der größten und reichsten Städte Deutschlands. Wie mögen die Straßen erst in den minderbemittelten Städten ausgesehen haben?

Zwei Jahrhunderte später wurde dann die Pflasterung in den Städten fast allgemein durchgeführt. Das Pflastern war auch billig genug. Zu Braunschweig verausgabte der Rat 1400 für den Steinweg bei St. Ulrich vor dem Wagenhause und der Münzschmiede 23 Mk., 4 Mk. für den Steinweg vor dem Weinkeller, 15 Mk. für den am Pauliner Kloster und 4 Mk. für den Steinweg vor dem Rathause. Im Jahre 1453 wurde in den Steuerlisten von Basel ein Pflasterknecht aufgeführt, der seines Einkommens nach ein echter Proletarier ist, er gab nur 1 Sh. Steuer, genau soviel, wie der Bettler Clori Hatz.

Das Ueberbauen und Verengen der Straßen war auch in den Städten verboten. Die Stufen der Haustür sollten nicht weiter als ¾ Elle in die Straße reichen, auch eventuelle Hausbänke durften die Straße nicht verengen. Zu beiden Seiten der Straßen liefen Fußsteige, die durch ihre Erhöhung gegen den Fahrdamm eine Gosse bildeten, oft war auch in der Mitte der Gasse eine Wasserrinne, die zugleich die Reinigungsgrenze für die Anlieger bildete. Die Straßenverordnungen richteten sich gegen das auf die Straße werfen des Kehrichts, vor allen aber gegen den Dung, der auf die Straße geworfen wurde, um gelegentlich auf den Acker gefahren zu werden. Die Ordnungen setzten eine bestimmte Zeit fest, wann solches zu geschehen

hatte. Einige Städte gestatteten dazu eine Frist von acht Tagen, unter diesen selbst die glänzende Handelsmetropole Nürnberg, andere 3 und wieder andere, unter ihnen München, nur einen Tag.

Das Ausleeren von Nachtgeschirren auf die Straße war teilweise verboten, teilweise gestattet, das Stadtrecht von Zittau verbot es noch 1567 nur am Tage, zwischen der Beteglocke des morgens und der Bierglocke des abends.

Die Schweine liefen meistens frei auf den städtischen Straßen herum, erst im 15. Jahrhundert verbot eine Polizeiverordnung Nürnbergs diese Schweinezucht auf der Straße, weil die Stadt sonst ihrer guten Polizei und Ordnung wegen berühmt sei und weil nicht nur Einwohner, sondern auch fremde Gäste und sogar Fürsten es gemißbilligt hätten, die Schweine nicht mehr auf dem Pflaster laufen sollten, weder bei Tag noch bei Nacht. Im Jahre 1553 befahl der Frankfurter Rat dem Rentmeister wegen der Menge der auf der Straße umherlaufenden Schweine, welche viel Gestank machen, den Hundeschläger zu unterstützen, Hunde und Schweine in der Straße tot zu schlagen.

Die Frankfurter von dazumal hatten eben noch keinen Pod und deswegen stand das Borstentier bei ihnen so niedrig im Kurse.

Bezüglich der Straßenreinigung heißt es in der Braunschweiger Ordnung vom Jahre 1573: „Alle und jede unsere bürgern, bürgerkindern und jn wonem sollen allen sonnabendt und des Abends vor den vier zeiten, jre steinwege fegen und alsdann auch den Dreck also vort darvon brengen, bey straffe zweyer newer schillinge.“ Die Göttinger Statuten forderten in den Jahren 1330—34 alle vierzehn Tage eine Reinigung der Straßen, wozu das Wasser eines Baches, welches oberhalb der Stadt in einem Teiche gesammelt, durch die Straßen geleitet wurde.

Wenn des Schmutzes einmal gar zu viel in den Straßen wurde, kamen besondere Aufforderungen vom Rat, den Schmutz fortzuschaffen, so 1473 in Köln 2c. Im Jahre 1562 wurden auf eifriges Bemühen des Reichsmarschalls aus Anlaß der Krönung Maximilian II. einige Straßen der Neustadt in Frankfurt a. M. und in Sachsenhausen vom Dünger gereinigt. Zur Verbesserung der Luft schlug Stuppius 1571 eine zweimalige wöchentliche Reinigung der Straßen in Frankfurt vor und das Verbot des Nachtgeschirrentleerens auf die Straßen.

An besonders hohen Festtagen, da viele Gäste kommen, ließ auch Tucher in Nürnberg die Wege reinigen, vor der Apotheke, bei den Predigern, vor dem Rathause bis zum schönen Brunnen, aber beileibe nicht in der ganzen Stadt.

Die Stadt Lübeck hatte die praktische Einrichtung getroffen, daß die Landleute, die mit ihren Erzeugnissen zu Markte kamen, den Kehricht auf ihren Wagen mit hinausnehmen mußten.

Alle diese Bestimmungen bezeugen uns, wie unendlich traurig es im Mittelalter um den Bau und die Erhaltung der Landstraßen stand. Die hoch entwickelte römische Straßenbaukunst war vollständig verloren gegangen, und erst die neueste Zeit hat sie wieder entdeckt, studiert und zu verbessern versucht.

England war es, das den Kunststraßenbau großen Stiles zuerst wieder aufnahm. Der englische Ingenieur Mac Adam, erfand die moderne Straßenbeschotterung, und nach ihm ist diese Straßenart heute Makadamstraße benannt. Der Ingenieur Telford vervollkommnete diese Art des Straßenbaues später. Der Sturm der französischen Revolution trug auf Windesflügeln die Erkenntnis in alle Staaten, daß man zur Entwicklung des Handels und Verkehrs, zur Beherrschung ausgedehnter Landgebiete, guter Kunststraßen bedürfe. Allmählich wurden die Wegfrohnden und langsamer auch die Straßenzölle beseitigt. So datiert denn der deutsche Straßenbau speziell erst aus den Vorabend-

jahren vor Einführung der Eisenbahn. James Watts und Stephensons Erfindung schienen einen Augenblick für den Straßenbau zur Katastrophe zu werden. Aber nur einen Augenblick. Sehr bald erkannte man, daß Eisenbahn und Landstraßen sich gegenseitig ergänzen und zur Hebung des Verkehrs innig zusammenwirken müssen. So hat denn die Einführung der Eisenbahnen den Ausbau des heutigen Kunststraßennetzes erst zur Vollendung gebracht.

So primitiv wie die Anfänge des Straßenbaues seitens der Menschen, ebenso primitiv waren seine ersten Transportmittel. Zu allererst stellte der Mensch seine eigene Kraft in den Dienst der Lastenbeförderung. Erst trug er auf Rücken, Schultern, und Kopf Nahrung in seine Höhle. War ein Stück Wild oder ein Baumstamm zu schwer zum Tragen, dann spannte er sich wohl vor eine Schleife, die ihm besonders bergab vortreffliche Dienste geleistet haben wird. Trotz aller Zugtiere und Maschinen, trotz Dampf und Elektrizität ist ja die menschliche Muskelkraft auch heute noch nicht ganz für die Beförderung von Lasten ausgeschaltet. Schub- und Handkarren und nicht zu vergessen eines der modernsten Verkehrsmittel, das Fahrrad, werden durch Menschenkraft fortbewegt. Die menschliche Motorkraft ist also keineswegs aus dem heutigen Verkehr ausgeschieden, sie hat in dem Tier und in der Maschine nur ihre zweckmäßige, für den Umfang des heutigen Verkehrs notwendige Ergänzung gefunden.

Im grauen Altertum schon, erkannte der Mensch, daß die stärkere tierische Kraft ihm die Lastenbeförderung erleichtern könnte. Hat doch schon in der altägyptischen Kultur der Esel eine große Rolle als Lastträger des Menschen gespielt. Chinesen, Semiten und Assyrier aus der Zeit des „Hamurabi", berichten uns über die Verwendung des Pferdes im Dienste des Menschen.

2200 Jahre vor unserer Zeitrechnung schon verwandten die Aegypter das Pferd auf ihren Eroberungszügen. Wenig später wurde auch das Kamel von dem Menschen als Lastträger gedungen, und die Semiten wußten auch schon das Rind als Transportmittel zu verwenden. Im 4. Jahrhundert vor Christi endlich finden wir auch das Säugetier-Ungetüm, den Elefanten, als dressierten Sklaven des Menschen.

Zur Zeit der Ausbildung des römischen Straßenwesens ist dann die Verwendung der tierischen Transportkraft eine allgemeine geworden. Verschiedene Jahrtausende hindurch blieb das Pferd das wichtigste und schnellste Personenbeförderungsmittel. Auch die tierische Zugkraft hat sich aus dem grauesten Altertum in die Neuzeit herübergerettet und noch ihre vervollkommnete Verwendung erfahren. Die Maschine hat auch sie noch nicht ersetzen können.

Der Wagen ist nicht das Produkt eines einzigen Erfinders, sondern das Erzeugnis von im Laufe der Jahrtausende gesammelten Erfahrungen der Kulturmenschheit. Allgemein ist man heute der Ueberzeugung, daß sich dieses Transportmittel allmählich aus der in vorgeschichtlicher Zeit seitens des Menschen benutzten Schleife entwickelt hat. Als der Mensch erst auf einem „gegabelten Baumast" sein Bündel Holz, oder Gras oder Kräuter nach seiner Behausung trug, da war, sagt Stephan, „das Protoplasma des Fuhrwerks" gegeben. Mit seiner Schleife machte der Wilde allerlei Erfahrungen; er kam schließlich darauf, daß Lasten sich leichter auf einem runden rollenden Baumstamm fortbewegen lassen. Von da aus war freilich noch ein langer Schritt zur Erfindung der Räder. Von dem runden Baumstamm wurden die entbehrlichen Teile entfernt, es blieben dann zwei runde Scheiben, durch eine Achse miteinander verbunden. Von da bis zur allmählichen Verwendung der Radkränze und der sich um die Achse frei drehenden Räder werden Jahrtausende vergangen sein. Als das Rädergestell dann erfunden, war es wohl weniger schwierig, einen Kasten darauf zu setzen,

der in der modernen Autokarosserie seine höchste Vollendung findet. Lange Zeit kannte man nur zweirädrige Wagen, vierrädrige wurden erstmals zu Herodots Zeiten verwendet. Die Römer kannten schon vielerlei Arten von Wagen, darunter solche für den Personenverkehr, deren Sitze direkt auf den Achsen festgemacht waren. Die damals vollkommenste Form, die Cicium, trug die Sitze in ledernen Riemen.

Die Aecera der Römer, ihr Frachtwagen, ist zumeist zweirädrig und im Verhältnis zu unseren Fracht- und Rollwagen sehr fest, aber auch plump gebaut. Den Kölner Fuhrherren ist es vorbehalten geblieben, dieses plumpe Ungetüm aus der Römerzeit ins zwanzigste Jahrhundert herüberzuretten. In der Rheinmetropole kann man an diesen Frachtwagen heute noch täglich beobachten, wie die Denkträgheit der Wagenbauer und Fuhrherren zwei volle Jahrtausende hindurch dieselbe geblieben ist, wie man es nicht verstanden hat, an Stelle des Transportmittels der Römer, einen dem heutigen Verkehr genügenden Wagentypus zu setzen. Gewiß, diese Frachtwagen scheinen für die Ewigkeit gebaut zu sein, und mancher dieser Wagen hat schon verschiedene Generationen von Fuhrherren gesehen. Im Mittelalter behalf man sich mit sehr primitiven Wagenformen, die erst von Ochsen, später von Pferden gezogen wurden, aber nur plumpe Karren waren. Die ersten Wagenverbesserungen rief der Personenverkehr hervor. Im 15. Jahrhundert erst fing man an, den Reisewagen ein Dach zu geben. Das Obergestell, das früher in Ketten an den, auf dem Rädergestell angebrachten, vier aufrechten Pfählen hing, wurde im 15. Jahrhundert in Riemen aufgehangen. Diese Wagen waren das Urbild der Kutschen und lange Zeit hindurch nur ein Luxusgegenstand für die Reichen. Weitere Verbesserungen der Personenwagen kamen dann nach und nach, so die Einführung der unterlaufenden Räder, d. h. der niedrigen Vorderräder, unter den in die Höhe gebogenen rechts und links laufenden Langbäumen um 1650, ferner die Beschränkung auf einen Langbaum, der unter dem in Riemen an hölzernen oder stählernen Federn hängenden Wagenkasten lief, gegen Ende des 17. Jahrhunderts, sodann die Anbringung eines zurückzuschlagenden Verdecks Ende des 18. Jahrhunderts, und endlich die Beseitigung des Langbaumes. Das heutige Personenfuhrwerk mit seinen mannigfachen Ausgestaltungen beruht auf dieser allmählichen Entwicklung der Wagenkonstruktion. Mietskutschen kamen 1625 zuerst in London und 1650 in Paris auf.

Unter all diesen Umständen gehörte zum Reisen eine gute Körperkonstitution und unendliche Geduld. Demokritos, der lachende Philosoph, schreibt: „Wer keine Frau hat, der reise nach dem Norden", denn dort konnte sich der Reisende in Geduld oder im Fluchen üben. Besser reiste man in Süddeutschland und am besten in den habsburgischen Ländern. Nur auf ganz wenigen Strecken gab es schon am Anfang des 19. Jahrhunderts Chausseen oder gepflasterte Straßen. Im ganzen Königreich Preußen waren 1806 erst 523,38 Meilen chaussiert, heute sind es deren mehr als 10 000, davon 6000 in Rheinland-Westfalen. Die Provinzen Pommern und Posen hatten überhaupt noch keine Chaussee und Ost- und Westpreußen zusammen eine ganze Meile. Abwechselnd zogen die Wagen durch Sand und Lehm, Morast und Löcher, stolperten über Steine und Holzstämme. Die Fuhrleute erstickten gelegentlich im Sumpfe, aber an Abhilfe dachte kein Mensch. Diese schauderhaften Zustände wurden sogar als ideal angesehen, weil Personen und Frachtwagen recht langsam durch das Land ziehen mußten und dann Gastwirte wie Handwerker möglichst viel an ihren Insassen und Führern verdienten. Ludwig Börne berichtet uns in seiner „Stillstandslehre" über eine Fahrt von Frankfurt nach Stuttgart. Die Fahrzeit betrug 40 Stunden und die Aufenthalte sahen so aus:

In	Sprendingen	—	Stunden 12	Minuten.
„	Langen	—	„ 50	„
„	Darmstadt	—	„ 45	„
„	Bückenbach	—	„ 30	„
„	Happenheim	1	„ 15	„
„	Weinheim	—	„ 30	„
„	Heidelberg	3	„ 15	„
„	Neckargemünd	1	„ 15	„
„	Wiesenbach	—	„ 12	„
„	Singheim	—	„ 15	„
„	Fürfeld	—	„ 30	„
„	Heilbronn	3	„ 10	„
„	Besigheim	1	„ 5	„
„	Ludwigsburg	1	„ —	„
	Zusammen	14	Stunden 44	Minuten.

eine Zeit, die vollkommen ausreicht, heute zweimal zwischen Frankfurt und Stuttgart hin und zurückzureisen. Wer am Morgen von Berlin ausfuhr, war 3 Stunden später schon in Zehlendorf, einem heutigen Berliner Vororte und kam schon am späten Abend desselben Tages in Beelitz, bekannt durch seine heutige Lungenheilstätte, an.

Unerhört waren dazu die Zollplackereien in der deutschen Kleinstaaterei, ganz abgesehen von den unzähligen Wegegeld-Erhebungsstellen. Da im Jahre 1803 sich nicht weniger als 300 Fürsten und Herren in die deutschen Lande teilten, gab es fast der Schlagbäume auf den Straßen so viele, wie heute Telegraphenstangen. Um von Hamburg nach Oesterreich zu kommen, hatte man zehnmal Durchgangszoll zu zahlen. Zwischen Dresden-Magdeburg wurde 16mal Landeszoll erhoben. Wer das zweifelhafte Glück hatte, an der Grenzlinie von drei oder vier deutschen Staaten zu wohnen, der brachte sein ganzes Leben unter einander feindlichen Zöllnern und Mautnern zu. So war das deutsche Ausland denn in jedem Falle größer, viel größer als das deutsche Vaterland.

Von den Verkehrsmitteln in den Städten am Anfang des neunzehnten Jahrhunderts ist auch nichts besonderes zu erzählen. In Berlin gab es noch keine Droschken, nur beim Ausgang der Oper und des Schauspielhauses standen je ein paar Mietswagen zur Aufnahme von Gästen bereit. Wer sonst einen Wagen benutzen wollte, mußte diesen im voraus beim Fuhrherrn bestellen. In Breslau wurden 1814 die ersten öffentlichen Kutschen eingeführt; sie nahmen am Salzring und Neumarkt Aufstellung. Der „Omnibus", das erste Fahrzeug zur billigen Massenbeförderung von Personen, tauchte 1843 in Hamburg, 1846 in Berlin, 1854 in München und 1862 in Breslau auf. Das Fahrbedürfnis war aber beim Publikum noch sehr minimal, man lief lieber auf des Schuster Rappen.

Im Jahre 1800 zählte unsere Weltstadt Berlin 172 023 Einwohner, heute mit seinen Vororten rund 3½ Millionen. Wie es damals auf den Straßen seiner Heimatstadt ausgesehen, das hat der moderne Berliner längst nicht mehr im Gedächtnis. Wir rufen jene „gute alte Zeit" in Gedanken zurück und geben einem Kölner Kriegsrat zur wahrheitsgemäßen Schilderung damaliger Zustände das Wort. Dieser, ein vielgereister Mann, schreibt: „Berlin liegt in den Sandwüsten Arabiens; man mag nun hineinkommen, von welcher Seite man will, aus Ost oder West, aus Süd oder Nord, so wird man von den keuchenden Postpferden in einem Sandmeer fortgeschleppt; im Sommer brennt die Sonne auf diesem Sande doppelt stark und einige von Raupen abgefressene Kiefernstämme geben den einzigen dürftigen Schatten, der zu finden ist. Von Bergen findet das Auge weit und breit keine

Spur und wo man etwa Wasser findet, da ist es ein Sumpf, um den eine Schar von Kiebitzen ihren angenehmen Gesang erheben. Was man auf den Feldern sieht, sind einzelne Kornhalme, dessen Samen hier die Vögel verloren zu haben scheinen. Man freut sich, wenn man endlich die Turmspitzen von Berlin erblickt; jetzt kommt aber nahe an der Barriere dem Reisenden ein pestilenzalischer Geruch entgegen, denn die Berliner laden all ihren Unrat nahe vor den Toren ab; an der Straße von Frankfurt ist es auch damit noch nicht genug, sondern hier hat auch der Schinder seine Werkstätte aufgeschlagen. Jeder kann sich also vorstellen, welch ein liebliches Gemisch von Gestank die Exkremente von Berlin und das Aas der krepierten Haustiere dem Reisenden hier entgegenduften. Hat man am Tore die unleidliche Revision der Accisebeamten überstanden und dem wachthabenden Offizier seine hundert Fragen beantwortet, so sieht man sich in die Mitte ärmlicher Hütten, Wiesen und Felder versetzt; oft sieht man aber gar nichts, denn auf der Straße entwickelt sich ein unerträglicher Staub, so daß man die Augen fest zudrücken muß. In Wien ist das Pflaster aus Quadersteinen ausgeführt und man findet dort keine stinkenden und unreinen Rinnsteine wie in Berlin, da diese sämtlich dort verdeckt sind. Es ist schändlich, wie wenig in diesem Punkte in Berlin von der Polizei geschieht. In die Rinnsteine lehrt man die Nachtstühle und allen Unrat der Küche aus und wirft krepierte Haustiere hinein, die einen unleidlichen Gestank verbreiten. In Wien sind die Straßen so rein wie die Gänge eines weitläufigen Hauses. Unaufhörlich fahren Wagen umher, die allen Unrat aufladen, andere, auf denen sich große Wasserfässer befinden, um die Straßen zu bespritzen und allen Staub zu löschen. Dagegen watet man in Berlin stets im Kot oder im Staube. In Berlin kannst du unaufhörlich deine Nase im Schnupftuch tragen, denn gegen Morgen duften noch die Ausbeuten der erst in die Rinnsteine geleerten Nachtstühle dir entgegen, oder ladet erst ein Dorfbewohner den gesammelten Mist eines Hauses auf, so ist die Luft der ganzen Straße verpestet. Wenig sieht man darauf, tote Hunde und Katzen zu entfernen, und ich habe oft einen halben Tag tote Pferde in sehr lebhaften Straßen liegen sehen. Es gibt auch einige Oerter, die man zum öffentlichen Abtritt gemacht hat, und wehe dem Fußgänger, der im Finstern sich hierher verirrt. Hat es geregnet, so werden die Kothaufen in den Straßen zusammengeworfen, und da diese oft Tag und Nacht auf den Abholer warten müssen, so kann man es im Finstern sehr leicht versehen hineinzugeraten und bis an die Knie verunreinigt zu werden." Mit diesen idyllischen Zuständen vor hundert Jahren vergleiche man die heutige Weltstadt mit ihren sauber gefegten und gespülten Asphaltstraßen und man wird begreifen, daß wir im Zeichen des ständigen Fortschritts leben.

Zu den Straßen, die nicht gangbar, den Verkehrsmitteln, die nicht da waren, gesellte sich die famose Beleuchtung der Straßen. In den „großen" Städten gab es so etwas ähnliches, wie ein öffentliches Beleuchtungswesen; in den Hauptstraßen alle paar hundert Schritte auf einem Holzpfahl oder an einer quer über die Straße gezogenen Kette eine „betrübende" Oellampe, die aber auch nicht angesteckt wurde, wenn Mondschein im Kalender stand. Berlin besaß am Ende des 18. Jahrhunderts ganze 2354 solcher Oelfunzeln, die in den Nächten von September bis Mai brannten. Wer das nicht genügend fand, nahm seine eigene Laterne zur Hand, um den Weg zu beleuchten, und nicht in den appetitlichen Rinnstein zu fallen. Dafür hatte es seine poetischen Nachtwächter mit Spieß und Horn ausgerüstet, die alle Stunden ihr Sprüchlein absangen.

Von den Warenpalästen war natürlich keine Spur, und als im Jahre 1850 eine Spielwarenfirma in der Leipzigerstraße am gewöhnlichen Fenster ihre Waren dem Publikum zur Ansicht ausstellte, da

drängte sich Jung und Alt um dieses Weltwunder, das erste primitive Schaufenster Berlins. Aber nur zweier Menschenalter bedurfte es, um Wertheim in der Leipzigerstraße und das Kaufhaus des Westens erstehen zu lassen. Staunend steht der Mensch vor der gigantischen Entwicklung seiner Zeit. Wie unendlich arme, kurzsichtige Tröpfe sind doch jene Leute, die da glauben den Riesenfortschritt der Menschheit bezweifeln zu dürfen!

Ueber die Entwicklung des öffentlichen Verkehrswesens am Anfang des 19. Jahrhunderts ist zusammenfassendes Material nicht vorhanden. Da uns zum Sammeln aber die Zeit fehlte, müssen sich unsere Leser mit der Vorführung des Materials begnügen, das wir aus Berlin und Leipzig zusammentragen konnten. Im 17. und 18. Jahrhundert bedienten sich die Reichen Berlins der Sänftenträger, um sich von einer Straße zur anderen befördern zu lassen. Im Jahre 1739 wurde vom preußischen König der Berliner Fiakerzunft das „Privilegium" verliehen, „Fiaker" zu unterhalten; diese haben jedoch für den öffentlichen Verkehr nie irgendwelche Bedeutung erlangt. Ihre Zahl betrug im Jahre 1769 36, trotzdem sie der König auf dem Markte an diejenigen Fuhrherren verschenkte, die zufällig zuerst erschienen waren. Ihr Betrieb wurde im Jahre 1795 ganz eingestellt. Im Jahre 1814 wurden dann die ersten Droschken zweiter Klasse konzessioniert; ihre Zahl betrug 1824 erst 89 Stück. Nach Aenderung der Konzessionserteilung stieg die Zahl der Droschken dann 1837 auf 236, 1839 auf 440, 1846 auf 1000, 1860 auf 1200, 1865 auf 2260, 1870 auf 3588 Stück, dies, obwohl inzwischen auch andere Verkehrsmittel entstanden waren. Solche waren unter anderen die Torwagen und Kremser, welche zuerst den Verkehr zwischen Berlin und Charlottenburg vermittelten; ihre Zahl erreichte im Jahre 1861 den Höhepunkt mit 523 Wagen.

Im Jahre 1846 wurden die ersten 5 Omnibuslinien eingerichtet. Die Zahl dieser Personenwagen stieg von 29 auf 66 im Jahre 1860. Infolge Einführung der Gewerbefreiheit entwickelte sich unter den Fuhrherren eine mächtige Konkurrenz, und 1863 zählte man bereits 393 Omnibusse in Berlin. Schließlich taten sich die Unternehmer zu einer Aktiengesellschaft zusammen und beschränkten die Zahl der Tourenwagen im Jahre 1865 auf 192. Im Jahre 1870 hatte die „Allgemeine Omnibusgesellschaft" nur noch 130 Wagen im Betriebe. Eine Zählung des Verkehrs wurde erst 1892 zum erstenmal in Berlin vorgenommen. Es ergaben sich an einem Tage folgende Zahlen: Unter der Stadtbahnbrücke am Alexanderplatz passierten von 6 Uhr früh bis 10 Uhr abends 141 000 Personen. 1895 bewegten sich an einem Tage über den Potsdamer Platz während der gleichen Zeit 4412 Lastwagen, 7352 Droschken, 1272 Handwagen, 1698 Omnibusse, 985 Privatfuhrwerke, 3512 Pferdebahnwagen, 454 Postwagen, also in der Minute rund 20 Wagen. Die Pferdebahnwagen folgten einander in Abständen von 17—22 Sekunden.

Im Jahre 1862 erschienen die ersten „strengen" Straßenpolizeivorschriften für die Droschkenkutscher und die Geschichte sagt, daß sie den „herrschenden Mißständen in keiner Weise Einhalt getan haben." Im Jahre 1866 wurden die Berliner Droschken zehnmal polizeilich revidiert, und bei einer einzigen Revision wurden nicht weniger als 534 Wagen wegen ihres schlechten Zustandes beanstandet. Ein Polizeihauptmann bezeichnete einige Droschken als solche, gegen deren Benutzung sich jeder Fahrgast sträube.

Durch eine Polizeiverordnung wurden dann am 25. Juli 1868 die Droschken erster Klasse eingeführt und ihnen ein wesentlich erhöhter Tarif zugestanden. Im Jahre 1871 erzwangen dann Kutscher und Fuhrherren, zumeist waren sie beides in einer Person, durch einen Streik eine weitere Erhöhung des Tarifes. Und sonderbar, die teuren, erstklassigen Droschken reussierten, die billigen, zweitklassigen gingen in ihrer

Zahl ständig zurück. In welcher Zeit und welchem Verhältnis diese Entwicklung platzgriff, zeigt uns folgende Tabelle:

Im Jahre	Droschken 1. Klasse	2. Klasse	Insgesamt
1870	192	3396	3588
1875	1031	3168	4199
1880	1577	3156	4733
1885	1857	2607	4464
1890	2907	2581	5488
1895	4655	2535	7190
1898	6097	1999	8096

Dagegen zählte die polizeiliche Statistik am Schlusse des Jahres 1906: 7330 Pferdedroschken 1. Kl. und nur noch 274 Pferdedroschken 2. Kl., 196 Gepäckdroschken, dann aber auch schon 515 Autodroschken. Außerdem 965 Omnibusse, 72 Torwagen oder Kremser und 3167 Straßenbahnwagen.

Die Zahl der Droschkenbetriebe hatte sich bis 1879 beständig vermehrt und ist dann bis 1885 wieder gesunken, seitdem ist wieder ein ständiges Steigen bemerkbar. Diese Entwicklung dürfte indes bald ihr Ende finden, da Hans Dampf und sein Bruder Blitz sich als Zugkraft auch der Droschke verdingt haben und der Autobetrieb den Großbetrieb als Daseinsbedingung voraussetzt.

Aber selbst bei den Pferdedroschken ist eine nicht unerhebliche Entwicklung zum Großbetrieb zu konstatieren. Die Großunternehmer, zu denen wir, die Besitzer von mehr als 16 Droschken rechnen können, bildeten 1873: 0,7 pCt., 1880: 1,0 pCt., 1890: 2 pCt., 1895: 3 pCt. und 1898: 3,8 pCt. aller Betriebe.

Daß die Omnibusse den aufkommenden Pferdebahnen nicht standhalten konnten, haben wir bereits gesehen; erst die allmähliche Verbesserung des Berliner Pflasters brachte auch den Omnibusverkehr wieder auf die Beine. Am 1. April 1897 hatte Berlin bereits 1 338 000 Quadratmeter Asphalt, 71 000 Quadratmeter Holz- und 464 000 Quadratmeter Steinpflaster erster Klasse, insgesamt war ein Drittel des gesamten Pflasters, darunter selbstverständlich die Hauptverkehrsstraßen aus bestem Material hergestellt. 1885 betrug die Zahl der Berliner Omnibusse 138, sie stieg bis 1898 auf 551 Stück. In den neunziger Jahren bekam Berlin auch einem Omnibus-Nachtverkehr.

Nun zu Leipzigs Verkehrsentwicklung. Die ersten öffentlichen Transportmittel waren hier die Ratssänften; ihre Beförderung erfolgte mittelst menschlicher Motorkraft. Man stelle sich unter einem solchen Personenbeförderungsmittel einen einsitzigen, geschlossenen Kutschkasten vor, der an Tragstangen von zwei Männern getragen wurde. Im Jahre 1703 genügten 12 solcher Sänften zur Bewältigung des ganzen öffentlichen Personenverkehrs in Leipzig. Die vom Rat der Stadt vereideten Sänftenträger waren verpflichtet, täglich vor der Börse von 6 Uhr früh bis 8 Uhr abends auf Beschäftigung zu warten. Das geschah, aber abwechselnd, so daß tatsächlich nur 4 Träger mit 2 Sänften ständig dem Publikum zur Verfügung stehen mußten. Dieser Personenverkehr erstreckte sich nur auf die Stadt und die Vorstädte, also lange nicht auf das ganze heutige Leipzig.

Für die Sänftenträger galt eine zünftlerische Rangordnung; jede Sänfte, die Dienst getan hatte, mußte warten, bis alle übrigen Verwendung gefunden hatten und durfte dann erst erneut wieder in Dienst treten. Der Lohn unterstand freier Vereinbarung mit den Tragegästen; die Träger durften aber innerhalb der Ringmauer nicht mehr als 2 Groschen, in die Vorstädte hinaus nicht mehr als 4 Groschen verlangen. Für die erste Stunde kostete eine Sänfte 6 Groschen, jede folgende 4 Groschen, den ganzen Tag einen Taler. Für die Benutzung der Sänften

und der vom Rate gelieferten Monturen mußten die Träger an die Stadt Abgaben entrichten. Diese betrugen für den einzelnen Träger für die Zeit von Michaelis bis zum Ende der Ostermesse 8 Groschen, für den übrigen Teil des Jahres 6 Groschen. Nach 50 Jahren hatte sich der Stadtverkehr „schon" so weit gesteigert, daß die Anschaffung weiterer 6 Sänften zur dringenden Notwendigkeit wurde. Die Sänftenträger klagten stets über minimales Einkommen; es riß die Sitte ein, die Dienste von anderen Personen gegen eine bestimmte Abgabe verrichten zu lassen, wodurch die Lage der wirklichen, nicht der privilegierten Träger noch mehr verschlechtert wurde, bis der Rat die Stellvertretung ohne obrigkeitliche Erlaubnis verbot. Erst in den dreißiger Jahren des verflossenen Jahrhunderts wurde die Zahl der Sänftenträger auf 40 erhöht. Die Träger mußten sich verpflichten, bei Feuersgefahr mit der auf dem Naschmarkt stehenden Feuerspritze zu Hilfe zu eilen. Der Tarif war bis dahin der gleiche geblieben, nur war die neue Taxe von 8 Groschen hinzugekommen, wenn sich ein Kunde von einer Vorstadt zur andern tragen ließ. Erst im Jahre 1856 erfolgte eine Aufbesserung dieses Tarifes seitens der Behörde. Nächst einer kleinen Erhöhung für die einzelnen Gänge wurde die Zeittaxe für die erste Stunde auf 7½ Ngr., für jede weitere 5 Ngr., für den ganzen Tag auf einen Taler 10 Neugroschen gesetzt. Im Jahre 1866 wurde dann noch ein neuer Tarif geschaffen; aber auch dieser konnte dies altmodische Verkehrsmittel nicht mehr vom Untergange erretten. In den siebziger Jahren wurden die Sänften nur noch als Krankenbeförderungsmittel verwendet, bis im Jahre 1886 das Institut ganz aufgehoben wurde. Die Beschäftigung als Sänftenträger galt angesichts der miserablen Bezahlung zumeist als Nebenbeschäftigung; im Hauptberuf waren die Träger Marklhelfer, Kutscher, Boten, Barbiere, Heilkünstler, und besonders wird ihnen in der Chronik nachgerühmt, daß sie sich auf die Herstellung eines heilkräftigen Zugpflasters verstanden.

Im Jahre 1673 wurde im sächsischen Landtage Klage darüber geführt, daß es „in Menschengedenken sei, daß in Leipzig keine Karethe gebräuchlich gewesen, jetzt sei wegen der vielen Karethen auf den Straßen gar nicht fortzukommen." Die guten alten gemütlichen Sachsen verlangten also Einschränkung des Fuhrwerksverkehrs, genau so, wie ein paar Jahrhunderte später die Fuhrherren die Einschränkung des Eisenbahnverkehrs.

Einige Bürger hielten Kutschen, die sie auch gegen Entgeld auf Bestellung ausliehen, das war der ganze Karethenverkehr. Erst im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts hielten einige Lohnkutschen auf dem Roßmarkt, „zur Beförderung des Plästers auf den Dörfern". Für das Fahren von vier Personen wurden 16 Groschen und mehr seitens der Kutscher verlangt, je nachdem das Wetter und die Tour weit war. Es genügten diese Verkehrsvehikel der Meßstadt Leipzig auf Jahrzehnte hinaus. Erst die Eröffnung der Dresden—Leipziger Eisenbahn und der Anschluß Sachsens an den Zollverein weckte das Bedürfnis für bessere lokale Verkehrsmittel. Im Jahre 1840 wandte sich eine Anzahl Lohnkutscher mit einem Gesuche an den Rat betreff Einführung einer „Droschkenanstalt". Obwohl der Rat es aus verschiedenen, natürlich nicht weitsichtigen Gründen, für bedenklich fand, arrangierten doch 21 Fuhrherren mit 24 Wagen einen „Verein für Droschkenunternehmung". Der Rat stellte hierauf ein Reglement für die Fiakers auf, welches am 31. März 1841 in Gültigkeit trat. Den Fuhrherren wurden 9 Halteplätze angewiesen, auf denen sie im Sommer von ½6, im Winter von ½7 Uhr früh bis 10 Uhr abends auf Fahrgäste zu warten hatten. Eine Fahrt bis zu 20 Minuten kostete einspännig 2 Ngr. 5 Pf., zweispännig 5 Ngr. Die Einführung der Droschken machte den irregulären Lohnkutschern das Leben recht sauer, erst nach vielen Bemühungen erlangten diese im Jahre 1855 die Auf-

stellung einer Taxe und die Einrangierung in das öffentliche Fuhrwerk. Die Lohnkutscher beklagten sich selbst beim Rat, daß ihr Gewerbe ein ganz freies sei und erhielten schließlich das Recht, eine innungsmäßige Vereinigung bilden zu dürfen. Im Jahre 1849 erhielten die Fiaker ein neues Reglement, das ihren Fahrbezirk erweiterte, und als Taxe für die Fahrt bis zu 20 Minuten 30 Pf. festsetzte, im gleichen Falle galten für Zweispänner 40 Pf. Taxe. Für Fahrten nach 9 Uhr abends durfte die doppelte Fahrtaxe erhoben werden. Da die Vereinigung der Fuhrherren über die Weitervergebung erledigter Nummern entschied, entwickelte sich alsbald ein richtiges Nummerngeschäft, indem die Vereinsmitglieder für die zu vergebenden Nummern möglichst hohe Preise verlangten.

Im Jahre 1863 ging dann die Aufsicht über das Droschkenwesen vom Rate auf die Polizei über. Diese gestattete den Einspännern im Jahre 1865 ebenso wie den Fiakern, das Halten vor den Bahnhöfen. Das Polizeiamt nahm für sich das Recht in Anspruch, die sofortige Entlassung eines Droschkenkutschers anordnen zu können.

Am 3. April 1868 zählte Leipzig bereits 112 Droschkenkonzessionäre mit 269 Wagen. Die Kontrolle des Frühauffahrens wurde verschiedentlich geregelt und zuletzt bestimmt, daß die Droschken mit geraden Nummern an geraden Datumstagen, jene mit ungeraden Nummern an ebensolchem Datum früh aufzufahren haben. Den Droschkenkutschern sollte es nicht gestattet sein, außerhalb der Stadt zu wohnen; die wirtschaftlichen Verhältnisse waren aber stärker als das Polizeigebot und so blieb dieser nichts übrig, als ihr diesbezügliches Verbot aufzuheben. Um Nachtdroschken zu gewinnen, traf man 1874 folgende Anordnung: „Die Führer von je zwei Droschken, welche daselbst von nachts 12 Uhr an am längsten, mindestens eine Stunde ohne Fahrdienst gehalten haben, bekommen je 10 Ngr. durch den Wachtmeister ausgezahlt. Dasselbe wiederholt sich nach jeder Stunde bis 6 Uhr früh, so daß der Führer eines die ganze Nacht unverwendet gebliebenen Fahrzeuges 2 Thaler 10 Neugroschen empfängt.“ Im Jahre 1874 wurden dann unter einer Erhöhung der Fahrtaxe auch verschärfte Strafbestimmungen eingeführt, gegen die die Fuhrherren erst streiken wollten, sich aber schließlich aus Mangel an Mut und Moneten fügten. 1877 wurde die Maximalzahl der Droschken auf 500 festgesetzt. Nach der Polizeiverordnung von 1867 hatten die Besitzer über ihre Kutscher ein Register zu führen, in welchem die Persönlichkeit der Kutscher, ihre Zuverlässigkeit 2c. zu schildern war, jede Annahme oder Entlassung eines Kutschers mußte binnen 24 Stunden der Polizei gemeldet werden. Am 1. Januar 1891 wurde dann der Zonentarif für die Droschken eingeführt, nachdem langwierige Beratungen vorausgegangen waren. Auch in Leipzig steht der Droschkenkutscher ganz unter dem Polizeiregime; Freiheit ist ihm ein unbekanntes Etwas.

In den neunziger Jahren erfolgte dann die Einführung des Taxameters, die noch in so frischer Erinnerung sein dürfte, daß wir sie an dieser Stelle übergehen können. Die Vermehrung der Droschken wird in dieser Tabelle veranschaulicht. Es waren vorhanden:

im Jahre	Droschken 1. Kl.	2 Kl.
1844	—	65
1864	—	155
1884	—	495
1895	—	460
1900	158	364
1902	182	340

In Leipzig zeigte sich also dieselbe Entwicklung wie in Berlin, die minderwertigeren Droschken werden durch die besseren, komfortableren allmählich verdrängt. Noch immer herrschte der Zwergbetrieb

vor. 1901 hatten 312 Konzessionäre 2. Kl. je einen Wagen und nur 21 deren mehrere; dagegen verfügten 59 Droschkenbesitzer 1. Kl. über einen Wagen, während 22 Fuhrherren 96 solcher Wagen besaßen. Die mechanische Triebkraft wird sicher auch in diese äußerst langsame Entwicklung zum Großbetrieb ein schärferes Tempo bringen.

Im Jahre 1860 sah Leipzig seinen ersten Omnibus; der Betrieb rentierte sich und bald tauchte eine zweite Gesellschaft auf. Mit der Einführung der Pferdebahnen erwuchs aber dem Omnibusverkehr eine so scharfe Konkurrenz, daß er bald wieder das Zeitliche segnete.

Berlin und Leipzig sind typisch für die Entwicklung besonders der Personenverkehrsmittel; andere Städte weisen relativ völlig ähnliche Verhältnisse auf.

Aber nicht nur in den Städten hat sich im Vergleich zu früheren Zeiten ein ungeahnter Verkehr entwickelt, auf dem Lande draußen ist dasselbe der Fall. Die Eisenbahnen haben die Landstraßen nicht nur nicht veröden lassen, sondern ihren Verkehr noch gefördert, indem letztere den ersteren als Warenzubringer dienen. Selbst zu den höchsten Glanzzeiten der römischen Cäsaren wurde der Landstraßenbau nicht so intensiv gefördert, wie das heute der Fall ist. Die modernen Völkerstraßen können sich ganz gewiß mit der Via Appia der Alten messen.

Am Beginn des 19. Jahrhunderts hat sich Napoleon Bonaparte durch den Bau der Simplonstraße ein bleibendes Denkmal gesetzt. Die Ausführung dieser ersten modernen Kunststraße über die schweizerischen Bergpässe wurde von Frankreich, Wallis und Italien gemeinsam vollzogen. Die Kosten der 182 Kilometer langen Strecke betrugen 12 116 000 Frcs. Während fünf Sommern waren 5000 Arbeiter mit dem Bau beschäftigt. 611 Brücken und 525 Meter Tunnel wurden aufgeführt. Der höchste Punkt dieser schönsten Schweizeralpenstraße liegt 2010 Meter über dem Meere.

Eine andere Straße wurde über das Stilserjoch in Tirol nach der Lombardei gebaut, ihr höchster Punkt liegt 2930 Meter über dem Meere, dann die Gotthardstraße, die Splügenstraße, Mont Cenisstraße und Septimerstraße. Napoleon, der Erbfeind, war es auch, auf dessen Befehl in Deutschland eine ganze Anzahl fester Chausseen gebaut wurden, so die Straßen Mainz-Koblenz, Mainz-Metz, Mainz-Paris, Mainz-Straßburg, Nymwegen-Basel, Oppenheim-Kreuznach. Im Norden die Straße zwischen Wesel und Hamburg.

Ein Ingenieurkunstwerk ersten Ranges verdient auch die Szecheni-straße durch die Felsenwände des eisernen Tores genannt zu werden.

So wurde überall dem neuesten und modernsten Verkehrsmittel, dem Automobil, vorgearbeitet, das am Anfang unseres Jahrhunderts seinen Siegeszug durch die Welt antreten konnte. Seine Bedeutung für den Verkehr der Zukunft bedingt es, hier sein Werden in kurzen Zügen wiederzugeben.

Der moderne Kraftwagen, der heute schon im Verkehrsleben eine hochbedeutende Rolle spielt, und der berufen scheint, in nicht zu ferner Zukunft noch manche Aufgabe der Verkehrstechnik zu lösen, teilt mit vielen „modernen" Errungenschaften das Schicksal, daß er gar nicht so neu ist, wie wohl allgemein angenommen wird. Schon bei den Aegyptern begegnen wir einem, wenn auch etwas sagenhaften Auto; auf den Steindenkmälern jener Zeit sind mehrfach Wagen ohne Zugtiere abgebildet, die angeblich durch den Rückstoß ausströmenden Dampfes (frag' mich nur nicht wie!) bewegt werden sollten. Ob sie von der Stelle gekommen sind, wird uns wohl verborgen bleiben. Griechen und Römer scheinen Kraftwagen nicht gekannt zu haben. Erst Roger Bacon (1214 bis 1294) erzählt wieder von Wagen, die ohne Tiere in Bewegung gesetzt wurden. Der Gedanke, Wagen mit Hilfe von Segeln zu bewegen, dürfte schon recht früh aufgetaucht sein, aber ein bekannt gewordener Entwurf zu einem Segelwagen stammt erst aus dem Jahre

1430. Im Jahre 1599 besaß aber Prinz Moritz von Oranien einen solchen Segelwagen, in dem er in Holland 28 Insassen in der Stunde sieben Meilen weit fortbewegte, wahrscheinlich aber nur dahin, wohin der gerade wehende Wind wollte. In den Rüstbüchern des Mittelalters, zuerst wohl in dem 1472 gedruckten Kriegsbuche von Valturino, finden sich Entwürfe zu Wagen, die durch Windmühlenflügel bewegt werden sollten, ohne daß über die Ausführung eines solchen Wagens näheres bekannt ist. Im Jahre 1447 wird aus Memmingen berichtet, daß ein Wagen ohne Roß und Rinder durch die Stadt gekommen sei, der vom „Maister so In gemacht hett" bewegt wurde. Ein ähnlicher Wagen wird, ebenfalls ohne nähere Angaben, im Jahre 1479 in den Rechnungsbüchern der Stadt Antwerpen erwähnt, und die Chronik von Pirna berichtet 1504 von einem Wagen „mit Rädern und Schraubengezeug ohne Pferdt". Diese Wagen, deren einige in dem aus dem Jahre 1518 stammenden Prachtwerk „Kaiser Maximilians Triumph" abgebildet sind, besaßen meist eine Kuppelstange zwischen den Vorder- und Hinterrädern, wie sie noch heute bei Lokomotiven üblich ist. Im Jahre 1558 soll der Nürnberger Mechaniker Holzschuher einen selbstfahrenden Wagen gebaut haben, und 1649 erregte, nach einer Nürnberger Chronik, der Uhrmacher Hans Hautsch viel Aufsehen mit einem kunstvollen, mit allerlei Spielereien, wie Posaune blasenden Engeln, Wasser speienden Drachen usw. ausstaffierten Wagen, den er mit der Geschwindigkeit von 1,6 Kilometer in der Stunde durch die Straßen bewegte. Ein diesem ähnliches Automobil-Spielzeug besaß 1740 Ludwig XV. Um 1700 soll ein Arzt in La Rochelle einen Wagen benutzt haben, den ein hinten aufstehender Diener (der Aermste!) durch Treten bewegte und 1748 führte der französische Mechaniker Vaucanson einen ähnlichen Wagen aus. Newton nahm 1680 den Gedanken der Aegypter, einen Wagen durch den Rückstoß ausströmenden Dampfes zu treiben, wieder auf, ohne aber anscheinend den Plan zu verwirklichen. Auch Papin und Savery, welche den Wert des gespannten Dampfes als Triebkraft wohl erkannt hatten, konnten ihre Pläne zu Dampfwagen ebensowenig verwirklichen, wie Dr. Robinson in Glasgow, der 1759 James Watt von seinen Dampfwagenplänen erzählte. Zehn Jahre später aber, 1769, gelang es dem französischen Offizier Nicolas Joseph Cugnot, auf Kosten der Regierung einen kleinen Dampfwagen zu erbauen, der bei den Probefahrten, an denen sich der Kriegsminister Choiseul beteiligte, 4 Kilometer in der Stunde zurücklegte, der aber nach jeder Viertelstunde angehalten werden mußte, um frisches Wasser in den Kessel zu speisen. Der Mißerfolg entmutigte aber weder Cugnot noch Choiseul, der sich lebhaft für die Idee interessierte, und schon im folgenden Jahre war ein wesentlich größerer Dampfwagen, der zum Transport von schweren Geschützen dienen sollte, fertiggestellt. Dieses Automobil steht noch heute im Conservatoire des Arts et Metiers in Paris: ein schweres Gestell aus eichenen Balken mit drei plumpen Rädern. Vor dem Triebrad hängt der Dampfkessel; dahinter stehen zwei unten offene, also einfach wirkende Zylinder aus Bronze, deren Kolbenstangen durch Vermittlung eines Sperradgetriebes auf das Triebrad wirken. Durch Drehen der Vorderachse konnte der Wagen vom Führersitz aus gelenkt werden. Bei der ersten Ausfahrt aber zeigte sich, daß die Lenkbarkeit des schweren Fahrzeuges doch sehr problematisch war: es rannte eine Mauer um, wie das auch heute noch manchen Autos passieren soll. Dieser Unfall verleidete dem Erfinder die Fortsetzung seiner Versuche, die auch nach dem Tode Choiseuls von der Regierung nicht mehr unterstützt wurden.

Um dieselbe Zeit beschäftigte sich in Amerika Oliver Evans, der Erfinder der Hochdruckdampfmaschine, mit der Idee eines Dampfwagens. Ein 1786 von ihm nachgesuchtes Patent auf einen solchen Wagen wurde ihm versagt, da kein Mensch an die Ausführbarkeit des Planes glauben

wollte. Im Winter 1803 bis 1804 fuhr Evans' Straßenlokomotive durch die Straßen von Philadelphia. Dieses seltsame Fahrzeug war ein Boot auf vier Rädern, das am Heck ein Schaufelrad trug, also zu Lande und zu Wasser fahren sollte. Versuche Evans', seinen Wagen praktisch zu verwerten, schlugen fehl. Nicht besser ging es seinem Landsmann Nathan Read, der 1790 ein Patent auf einen Dampfwagen erhielt, der durch zwei wagerecht angeordnete Zylinder angetrieben werden sollte, deren Kolbenstangen am Ende Zahnstangen trugen, die in ein Zahnradgetriebe eingriffen. Auch der Schotte Symington, der 1785 einen Dampfwagen baute, hatte keinen Erfolg. James Watt, den, wie oben erwähnt, schon 1759 Robinson auf den Dampfwagen aufmerksam machte, nahm 1784 ein Patent auf einen solchen, brachte ihn aber nicht zur Ausführung. Sein Ingenieur W. Murdock aber baute mehrere Dampfwagen-Modelle, die er auch in Betrieb setzte, und deren eines in der Birmingham Art Gallery aufbewahrt wird.

Während aber Watt und seine Mitarbeiter sich bald wieder von den Dampfwagen abwendeten, gelang es nach mehreren Modellversuchen Trevithick, am Weihnachtsabend 1801 einen großen Dampfwagen für sieben bis acht Personen in Betrieb zu setzen. Die Kolbenstange des senkrecht in den liegenden Dampfkessel eingebauten Zylinders wirkte durch zwei Schubstangen direkt auf die Kurbeln der Triebräder. 1803 brachte Trevithick einen verbesserten Dampfwagen nach London, der viel Aufsehen erregte, aber vor allem der schlechten Straßen wegen keine praktischen Erfolge brachte. Dadurch entmutigt, wandte sich Trevithick dem Bau von Lokomotiven zu und kümmerte sich nicht weiter um die Straßenwagen. Nun tauchten in England eine ganze Reihe von Dampfwagen auf, die aber alle die Idee nicht zum Siege führen konnten. Unter ihnen befanden sich einige ganz abenteuerliche Fahrzeuge, wie die von Brunton 1813 und von Gordon 1814, die mit Hilfe von Füßen vom Boden abgestoßen und dadurch vorwärts bewegt werden sollten. Es bedarf kaum der Erwähnung, daß diese Wagen nicht „gingen".

Eine der größten Schwierigkeiten beim Bau der Dampfwagen, großes Gewicht und großer Raumbedarf von Kessel und Maschine, überwanden 1827 Hancock und Czumey, die Wasserrohrkessel anwendeten. Ersterer baute 1830 einen Dampfwagen mit oszillierendem Zylinder, verließ diese Bauart aber bald wieder und eröffnete im folgenden Jahre mit einem größeren Wagen mit stehendem Zylinder die erste regelmäßige Automobilverbindung zwischen London und Stratford. — 1832 folgte die Automobillinie Paddington-City. Bei diesen Hancockschen Wagen erfolgte der Antrieb von einer besonderen, durch die Maschine bewegten Kurbelwelle aus durch Gelenkketten auf die Treibachse. Weitere Dampfwagen, bei denen auch teilweise Riemenantrieb verwendet wurde, folgten bald. 1832 wurde die 60 Kilometer lange Linie Gloucester—Cheltenham und 1834 die Strecke London—Birmingham regelmäßig durch Dampfautomobile befahren, und 1835 meldeten die englischen Zeitungen, daß man auf der Strecke Gloucester schneller mit dem Dampfstraßenwagen als mit der — Postkutsche fahren könne. Die Geschwindigkeit der damaligen Automobile dürfte also 20 Kilometer in der Stunde nur wenig überschritten haben.

Da das Aufnehmen von Wasser und Kohle den Betrieb der Dampfwagen sehr erschwerte, suchte man nach einem anderen Triebmittel. Man dachte an Druckluft, Kohlensäure und Ammoniakgas; auch der Pulvermotor, mit dem sich schon Huygens und Papin beschäftigt hatten, tauchte, wenigstens auf dem Papier, wieder auf.

Auch außerhalb Englands brachte man dem Dampfautomobil Interesse entgegen. Hancock lieferte seine Wagen bis nach Wien, in Paris und Brüssel erschienen Automobile in den Straßen. In England sollen im Anfang der dreißiger Jahre des verflossenen Jahrhunderts

100 Dampfwagen in Betrieb gewesen sein, davon in London und nächster Umgebung allein 26.

Den Freunden des neuen Verkehrsmittels standen aber seine viel zahlreicheren Gegner gegenüber. Die Fuhrleute und Posthalter bangten um ihre Existenz, das Volk bewarf die Wagen mit Steinen oder riß, häufig im Verein mit den Wegewärtern, die Straßen auf, um die Wagen anzuhalten, die Zeitungen erörterten lebhaft das pro und contra, die Witzblätter (auch damals schon) verspotteten die Automobilisten, und die Gesetzgebung, gerne bereit, den Fortschritt zu hemmen, griff ein. Die Chausseegelder für Automobile wuchsen ins Ungeheure, und selbst als es die Autobesitzer und Fabrikanten durchgesetzt hatten, daß eine parlamentarische Kommission die Dampfwagenfrage, gleichzeitig mit der Eisenbahnfrage, eingehend prüfte und zu einem günstigen Ergebnis gelangte. waren die Tage des Automobilismus in England vorderhand gezählt. Gegen den sich mächtig entwickelnden Eisenbahnverkehr konnte das Automobil nicht recht aufkommen, es mußte auf den Fernverkehr und vor allem auf den Transport von Massengütern verzichten und sich mit dem Stadt- und Nahverkehr begnügen. Auch darin hätte das Automobil eine Existenz sehr wohl finden können, aber die Regierung wachte und — schnitt dem Auto den Lebensfaden ab. Es kam ein — erst 1895 aufgehobenes — Gesetz zustande, demzufolge vor jedem pferdelosen Wagen in einer Entfernung von 100 Meter ein Mann mit roter Fahne einhergehen mußte, um vor dem mit der gesetzlich vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 4 Kilometer in der Stunde heranrasenden Ungeheuer zu warnen. Das genügte, um in England das Automobil mit Stumpf und Stiel auszurotten.

Die Bemühungen, an Stelle des Dampfes eine andere Triebkraft zu finden, führten Stratingh und Becker in Holland zu Versuchen mit elektrisch angetriebenen Wagen, die aber keine praktische Bedeutung erlangen konnten, da es an Akkumulatoren fehlte. Das erste Automobil mit Explosionsmotor (Sauerstoff und Wasserstoff) baute 1836 Brackenburg. Seit 1861 beschäftigte sich der Mecklenburger Siegfried Markus in Wien mit dem Bau eines Benzin-Automobils; 1868 brachte er seinen ersten brauchbaren Wagen heraus, und ein von ihm 7 Jahre später gebauter Benzinwagen befindet sich noch heute im Besitz des österreichischen Automobilklubs in Wien. Markus zersplitterte aber seine Kräfte in mancherlei anderen Erfindungen, so daß er darüber die Vervollkommnung seines Kraftwagens vernachlässigte. Erst Daimler, der aus der Schule des Erfinders des Gasmotors Nikolas Otto in Deutz hervorgegangen war und 1885 seinen ersten Benzinwagen baute, gelang es, wirklich gebrauchsfähige Automobile herzustellen und ihre Einführung in die Praxis erfolgreich durchzusetzen.

Die Vervollkommnung des Automobils bedeutet nicht mehr und nicht weniger, als die Einbeziehung des letzten Dorfes in den Strudel des Weltverkehrs. Je eher dies geschieht, desto besser für den wirtschaftlichen und politischen Fortschritt der Menschheit.

Ein langer, schwieriger, steiniger Weg ist es, den die Entwicklung des Transportgewerbes zurückgelegt hat. Die Transportarbeiter als solche, wie wir heute den Beruf verstehen, sind ebenfalls Kinder der neuesten Zeit. Der Fuhrmann des Mittelalters, er war oft zugleich Kaufmann, zumindest aber sein eigener Unternehmer. Als von der bella Venetia, der Beherrscherin der schimmernden Adria aus, Fuhrleute mit Saumpferden und zweirädrigen Karren die Gewürze über die Alpen nach Deutschland beförderten, taten sie dies zumeist als selbstständige Unternehmer, die höchstens noch Familienmitglieder beschäftigten. Und die späteren Wagenzüge zu den Messen Leipzigs und Frankfurts bestanden wohl oft aus hunderten von Planwagen und Karren, diese gehörten aben fast ebensoviel Besitzern, höchstens das Familienmitglieder und Verwandte einige Wagen führen halfen. Der Fuhr-

knecht war da noch ganz unbekannt. Erst im 18. Jahrhundert finden wir, daß seitens der Textilwarenfabrikanten Schlesiens und Sachsens eigene Fuhrwerke gehalten wurden, zu deren Lenkung man fremde Arbeitskräfte engagierte. Das gleiche ist in den Kohlendistrikten Sachsens und Westfalens der Fall gewesen. Die Kohlenfuhrleute wurden zumeist seitens der Grubenbesitzer entlohnt, weniger oft waren dies Leute, die auf eigene Rechnung Transporte übernahmen. Erst mit dem modernen Straßenbau und mit dem Bau der Eisenbahnen entwickelt sich auch der Transport mit tierischer Zugkraft zu nie geahnter Höhe. Die Eisenbahnen nahmen dem Fuhrmann nur den Fernverkehr ab, um ihm das entzogene Arbeitsgebiet im Lokalverkehr vervielfacht wiederzugeben. Die Eisenbahnen haben also dem Fuhrmann in Wahrheit nur ein Pfund Brot genommen, um ihm zumindestens zehn zu vergüten. Leider fehlt alle Statistik über die Zahl der in Transportbetrieben tätigen Arbeiter bis zum Jahre 1875, also eines Zeitpunktes, wo die Eisenbahnhauptstrecken bereits ziemlich ausgebaut waren. Von dieser Zeit ab zeigen uns die nachstehenden Ziffern, die wir der offiziellen Berufsstatistik entnehmen, die ständige Zunahme der im Transportgewerbe tätigen Personen:

In der Spedition:

Jahr	Betriebe	Personen
1875	10 248	16 380
1882	6 337	25 094
1895	5 028	29 398

Im Frachtfuhrwerk:

Jahr	Betriebe	Personen
1875	29 441	33 127
1882	38 249	43 483
1895	36 896	56 853

Aus diesen Zahlen geht eine Verminderung der Betriebe, verbunden mit einer gleichzeitig großen Vermehrung der beschäftigten Personen, während des Zeitraumes von 1875 bis 1895 hervor. Es ist die Entwicklung zum kapitalistischen Großbetriebe, die hier ihren deutlichen Ausdruck findet. Die ständige Vermehrung der im Speditions- und Fuhrwerksverkehr tätigen Personen wird außerdem noch durch die Statistik der Unfallberufsgenossenschaften zur Evidenz bestätigt.

Die Spedition im heutigen Sinne hat sich aus ganz kleinen Anfängen entwickelt; im 17. und 18. Jahrhundert gab es Speditionsfirmen nur an den Umschlagplätzen und Stapelorten der Ströme, so in Mainz Köln, Magdeburg, Dresden, Ulm, Breslau, allenfalls auch noch in den Hafenstädten. Alle diese waren aber nur Zwergbetriebe, die nur ganz wenige „Knechte“ beschäftigten. Als Auflader fungierten Gelegenheitsarbeiter, so in Köln die berühmten „Rabaus“. Soweit „Knechte“, also Arbeitnehmer vorhanden waren, standen diese im engsten patriarchalischen Verhältnis zu ihrem „Brotherren“. Dieses Arbeitsverhältnis mag dem modernen insoweit vorzuziehen gewesen sein, als sich die Kollegen um Brot und Kleidung weniger zu sorgen brauchten. Sie aßen, ob zu Hause oder unterwegs, stets am Tische ihres Herrn und trugen denselben blauen Fuhrmannskittel, wie dieser. Die Pferdegeschirre wiesen bei den alten Fuhrherren viele glänzende Messingteile auf, die stets blank zu halten jedes Fuhrmanns besonderer Stolz war. Daraus geht hervor, daß man zum täglichen Putzen dieser Teile viel Zeit verwenden konnte, die Arbeit also keine sehr intensive gewesen sein muß. Der alte Fuhrmann ließ sich stets Zeit; in weltfernen Gebirgstälern kann man heute noch den alten Fuhrmannsschlag beobachten, man kommt dort auf des Schusters Rappen stets schneller vorwärts, als auf dem Gefährt eines Peitschenknallers.

Diese alten gemütlichen Zeiten sind unwiederbringlich vorbei. Der Kapitalismus hat sich auch des Fuhrwerks bemächtigt und sucht, wie auf allen anderen Gebieten, aus der Ware Arbeitskraft so viel herauszupressen, als ihm nur möglich ist. Soweit Fuhrknechte früher Dienst taten, hatten sie alle die Aussicht, in nicht zu ferner Zeit selbst Fuhrherren zu werden; welcher Kutscher rechnet heute noch auf die Errichtung eines eigenen Geschäfts?

Es ist anders geworden heute, ganz anders. Und je mehr die mechanische Triebkraft die tierische ablöst, desto mehr ist auch dem Fuhrmann resp. dem Chauffeur die Aussicht eröffnet, wenn er sich mit seinen Leidens- und Arbeitsgenossen solidarisch verbindet, seine Arbeitsbedingungen angenehmer gestalten zu können. Der „Knecht" wird zwar nimmermehr Fuhrherr, aber ein freier Arbeiter, der es in der Hand hat, den Preis seiner Arbeitskraft selbst bestimmen zu können. Deshalb haben wir Transportarbeiter wahrlich keine Ursache, die Entwicklung des Verkehrs zu hemmen, im Gegenteil, je schneller es aufwärts geht, desto besser für uns!

Das Werden der Eisenbahnen.

Auf den jetzt mit Gebüsch überwucherten Wegen, auf welchen vor mehr als zwei Jahrtausenden griechische Reisende nach den Orten frommer Verehrung oder zur Feier patriotischer Feste pilgerten, findet zuweilen das spürende Auge des Altertumforschers im verwitterten Gestein fast erloschene Spuren versenkter Gleise. Sie dienten den Bürgern einer vergangenen Kulturepoche zur leichteren Führung schwer belasteter Wagen. Sogar eine bestimmte, allüberall festgehaltene Spurweite von 1,6 Meter läßt sich an ihnen erkennen. Solche in Stein gehauene Spurbahnen hat man sogar bis in die Zeit der großen Pyramidenerbauer zurück verfolgen können.

Mit dem Untergange der alten Kultur verschwinden auch die Zeichen, die von solchen Mitteln für die Verkehrserleichterung berichten.

Zum ersten Male wiederum wird der Spurbahn im Bergwerksbuche des Georg Agricola vom Jahre 1537 gedacht. Danach bedienten sich um jene Zeit die Bergleute im Harz hölzerner Schienen — Gleiß der Trömen genannt — um ihre mit Erzen belastete Wagen leichter bewegen zu können. Als dann später Elisabeth von England deutsche Bergleute berief, um die reichen Schätze zu heben, die Englands Boden birgt, da gelangte auch die Schiene nach dem gesegneten Inselreiche, von dem sie dann wiederum, allerdings in anderer Form und aus anderem Stoff, als Trägerin der Länder bezwingenden Lokomotive kommen sollte, um den Erdball zu umspannen.

Unter Elisabeths Herrschaft beginnt denn auch der Bergbau in England sich glänzend zu entwickeln. Die hölzerne Schiene genügte bald nicht mehr den gesteigerten Ansprüchen. Der Uebergang zur eisernen Schiene erfolgte, wie so häufig, nicht durch den Zwang der Tatsachen, sondern durch ein zufälliges Ereignis. Das Jahr 1769, das auch das Geburtsjahr der Eisenschiene ist, war für die englische Eisenindustrie sehr ungünstig. Um für den überflüssigen Stoff neue Absatzquellen zu erschließen, schlug Reynolds, der Besitzer der Colebrook Dale-Minen vor, die Holzbohlen der Spurbahnen mit gußeisernen Platten zu belegen. Die neuen Schienen glichen also etwa unseren heutigen Straßenbahnschienen, nur daß sie breiter waren, um jedes Wagenrad fassen zu können. Ihre Spurweite übrigens von 1,4 Meter ist bis auf unsere Zeit die gleiche geblieben.

Die bedeutungsvollste Neuerung auf dem Gebiete des Schienenbaues erfolgte etwa 20 Jahre später (1789) durch Jessop. Von ihm

rührt die erhöhte Stegschiene her, wie man sie jetzt, allerdings in mannigfaltig entwickelter Form, bei Lokomotivbetrieb überall beobachten kann. Auf ihnen vermögen nur Fahrzeuge zu rollen, die Räder mit eingekehlten Radkränzen — sogenannte Spurkranzräder — besitzen. Damit erscheint, allerdings in sehr bescheidener Form, die Eisenbahn als selbständiges Verkehrsmittel. Bald waren im Gebiete der Bergwerke, aber auch zur Verbindung der Bergwerke miteinander, oder zur Verknüpfung mit bedeutenden Absatzplätzen und Häfen, die eisernen Schienen in Gebrauch. So eröffnete 1794 Samuel Homfray die erste Pferdeeisenbahn von Cardiff nach Merthyr—Tydfil, die dem öffentlichen Verkehr diente und auch Personen beförderte. Zu einem gewissen Abschluß gelangt endlich der Schienenstrang durch Nixon, welcher 1803 das widerstandsfähigere Schmiedeeisen für sie verwendete.

Als weltbewegendes Kulturelement erscheint die Schiene jedoch erst in Verbindung mit dem Dampfwagen. Ehe sie aber den Menschen von der engen Scholle befreit, durchläuft sie vielfach verschlungene Wege.

Die Geschichte des durch Dampf bewegten Wagens — der Lokomotive — reicht ziemlich weit in das 18. Jahrhundert zurück. Der erste wirklich praktisch ausgeführte Dampfwagen wurde von dem französischen Artillerieoffizier Cuynot erbaut. Im Jahre 1769 erschien die seltsame Maschine auf den Straßen von Paris. Zu ihrer Prüfung kamen unter dem Vortritt des Ministers Choiseul die Großen des Reiches, die Behörden, das Offizierkorps und ganz Paris zusammen. Die Antriebsmaschine bestand aus einem Kessel und einem vertikal wirkenden Zylinder und ruhte auf drei sehr festen Rädern, die ohne Schienen auf der freien Straße rollten.

Cugnot hatte, wie bereits an anderer Stelle hervorgehoben, kein Glück mit seiner Erfindung. Die an solche Ereignisse nicht gewöhnten Bürger von Paris protestierten gegen weitere Versuche mit solch gefährlichen Fahrzeugen. Trotz des lebhaften Interesses, das die militärischen Kreise für die Maschine äußerten — man wollte sie zur Beförderung von Geschützen verwenden — wanderten ihre Ueberbleibsel dennoch in die Rumpelkammer. Man kann das früheste Exemplar der Raumtöterin Lokomotive noch jetzt im Conservatoire des arts et des metiers in Paris bewundern.

Von hervorragender Bedeutung für die Entwicklung der Lokomotiven erwiesen sich natürlich die Erfindungen Watts. Demgemäß finden denn auch die Fortschritte auf dem Boden Englands statt. Auch Watt selbst hat sich mit der Lokomotive beschäftigt, aber erst sein genialer Schüler und Nachfolger in der Direktion der großen Werke zu Saho, William Murdoch, erbaute, wenn auch nur im kleinen Maßstabe, eine gut laufende Lokomotive, in der das Prinzip der Hochdruckmaschine zum Durchbruch kam. Die kleine mit Spiritus geheizte Maschine lief zum ersten Male während der Dämmerung in einem Hohlweg bei Redruth in Cornwall und zwar so geschwind, daß Murdoch ihr nicht folgen konnte. Landleute, die dem kleinen fauchenden Ungeheuer begegneten, flohen und verkündeten entsetzt die Ankunft des Satans.

Der Mann, der sich zuerst andauernd und mit Einsetzung seines ganzen Seins der Ausgestaltung des Dampfwagens widmete, war Richard Trevethick. Er gehörte leider zu der in der Reihe der Erfinder nicht seltenen Art der Märtyrer; er war ein unvergleichlicher Pechvogel. Am Weihnachtstage 1801 durchfuhr er mit seinem Dampfwagen das Städtchen Camborne in Cornwall. Schon wenige Tage darauf ging das von aller Welt angestaunte Fahrzeug in Flammen auf. Durch die Unterstützung seines Verwandten Andreas Vivian war Trevethick imstande, ein Patent auf seine Erfindung zu nehmen und ein neues Exemplar zu erbauen. Mit ihm legte er ein Jahr nach dem

ersten verunglückten Versuche die 100 Kilometer lange Strecke nach Plymouth zurück, und von hier weiter nach London. Die Fahrt Vivians im Mai 1803 mit der Dampfkutsche Trevethicks durch die dichtgefüllten Straßen Londons kann fraglos als eins der fesselnsten kulturgeschichtlichen Ereignisse des Jahrhunderts betrachtet werden. Obgleich sich damals viele einflußreiche Persönlichkeiten für den neuen Dampfwagen interessierten und sich, wie u. a. auch Davy, um seine Einführung zur allgemeinen Personenbeförderung bemühten, gelang es dennoch nicht, ihn nutzbringend zu verwerten. Trevethicks Schmerzenskind mußte in seine Teile zerlegt werden, die einzeln unter den Hammer kamen.

Unser Techniker war jedoch nicht der Mann, der sich von solchen Schicksalsschlägen verblüffen ließ. Er hatte durchaus die Eigenschaften, die man so häufig an großen Erfindern bewundern kann: Das zähe Festhalten an dem einmal Erstrebten, das Verbeißen in eine Idee, und sei es bis zur Vernichtung der eigenen Person.

Es war ihm durch seine Versuche in London klar geworden, daß auf der unebenen Straße nicht der Weg für einen Dampfwagen sein könne. Er vereinigte zum ersten Mal, und darin liegt seine hervorragende geschichtliche Bedeutung, den Dampfwagen mit der Schiene!

Zwischen Cardiff und den Gruben von Merthyr-Tydfil befanden sich damals Spurbahnen zur Beförderung der Eisenerze. Auf einer von ihnen spannte Trevethick am 1. April 1804 seinen Dampfwagen vor einen Zug von fünf Wagen, die mit 70 Personen und einer Eisenlast von 10 Tonnen belastet waren, und durchfuhr eine Strecke von neun englischen Meilen in fünf Stunden. Es war die erste Dampffahrt auf eisernen Schienen, die erste Eisenbahnfahrt! Aber auch der letzte Sonnenblick im Leben des Vaters der Lokomotivbahn.

Trevethicks Dampfwagen hatte Räder, die mit Nägeln beschlagen waren, die in dazu angebrachte Vertiefungen in den Schienen eingriffen. Man glaubte damals nicht, daß die Adhäsion, die Reibung zwischen Rädern und Schienen, allein ausreichen könne, um die Lokomotive zu befähigen, einen schweren Zug zu ziehen. Die Bemühungen Trevethicks scheiterten damals hauptsächlich an dem mangelhaften Schienenmaterial. Das zwang ihn, die Dampfwagen zu leicht zu bauen, und er nahm damit dem Zuge das nötige Gewicht und die nötige Festigkeit. So sprang während einer der letzten Versuche des englischen Ingenieurs eine Lokomotive in London aus den Schienen und stürzte um. Damit waren die Mittel Trevethicks erschöpft, aber auch das Vertrauen auf seine Befähigung und die praktische Durchführbarkeit der Lokomotivbahn überhaupt bei seinen Landsleuten vernichtet. Trevethick wanderte nach Amerika aus. Das Problem der Lokomotivbahn fand zunächst keinen Verteidiger mehr.

Trevethicks Bemühungen waren an dem mangelhaften Ineinandergreifen von Dampfwagen und Schienen gescheitert. Erst 1813 löst W. Blakett die Schwierigkeit durch einen außerordentlich glücklichen Einfall: Er war so kühn, seine Lokomotive zuerst auf glatter Schienenbahn zu führen, und der ungläubigen Welt durch die Tat zu beweisen, daß allein die Reibung zwischen Schienen und Rädern hinreicht, um die Wagen und die Lasten zu befördern. Die erste moderne Bahn in diesem Sinne befand sich auf der Wylam-Grube.

Auf die mannigfaltigen anderen Versuche, die auf uns Nachgeborene oft erheiternd wirken, gehen wir hier nicht weiter ein; wir erwähnen nur Bruntons Lokomotive, die Beine hatte, die den Wagen auf den Schienen vorwärts stießen.

Alle Schwierigkeiten, die die Lokomotive und die Schienen und ihr Ineinandergreifen den Erfindern bereitet hatten, wurden von George Stephenson gehoben, den wir auch zugleich als Urheber fast

aller Einrichtungen zu bewundern haben, die ein regelmäßiger Eisenbahnbetrieb erfordert.

Der Vater der Eisenbahnen, der Urheber des neuen Verkehrs, der Erbauer der ersten wirklich praktischen Lokomotive, wurde in einer zwischen den Dörfern Wylam und Closehouse in Northumberland gelegenen Hütte als Sohn eines einfachen Arbeiters geboren. Es war ein Gebirge von Schwierigkeiten, die er überwinden mußte, um seine Mission erfüllen zu können. Erst im seinem siebzehnten Lebensjahre weihte er sich selbst in die Geheimnisse des Lesens, Schreibens und Rechnens ein, und gewann damit den Schlüssel, der ihm den Palast der technischen Wissenschaften, in dem er ein Herrscher werden sollte, öffnete.

Als Hilfsheizer seinem Vater zur Seite gestellt, nahm er geschickt die Maschinen auseinander und machte sich so mit ihrer inneren Einrichtung vertraut. Verhältnismäßig schnell gelang es dem energischen Manne, sich aus untergeordneten Stellungen herauszuarbeiten und zur Würde eines Ingenieurs zu Killingworth bei New-Castle aufzusteigen. Er verfügte nunmehr über die wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Mittel, sich am allgemeinen Konkurrenzkampfe zur Erzielung eines brauchbaren Dampfwagens betätigen zu können.

Im Jahre 1814 erbaute George Stephenson in Gemeinschaft mit dem Schmied John Thiviwale seine erste Lokomotive „The Blutcher". In diese Zeit fallen bereits eine verhältnismäßig große Zahl der Lokomotive geweihter Erfindungen, die den modernen Dampfwagen vorbereiten. Er versah seine Maschine mit dem Blasrohr, um dadurch den Luftzug und die Gewalt des Feuers zu erhöhen; er durchzog den Dampfkessel mit Siederöhren und erfand die sogenannte Steuerung.

Aber auch in Bezug auf die Anlage der Schienen, auf die Einrichtung der Weichen, auf die vielfachen Sicherheits- und Signalvorrichtungen wirkte er begründend und abschließend. Erst nach der Einführung des elektromagnetischen Telegraphen ist man über seine Vorschriften hinausgegangen.

Mit dem Bau der Bahn der Kettinkohlengrube stellte sich für George Stephenson eine erste größere Aufgabe. Er verwandte hierbei das damals vielfach gebrauchte System der schiefen Ebene. Die Lokomotiven standen an einer erhöhten Stelle fest und zogen durch Ketten einen Zug zu sich herauf, der sodann allein mittels seiner Schwere an der anderen Seite der schiefen Ebene wiederum herabrollte. Die Kettingrubenbahn setzte sich aus mehreren solcher schiefen Ebenen zusammen; ihr guter Erfolg ermutigte zur Ausführung größerer Unternehmungen.

Am Schlusse des zweiten Jahrzehnts trugen sich die Besitzer der Kohlengruben in der Umgebung von Darlington mit dem Plane, diesen wichtigsten Industrieplatz mit dem einundvierzig Kilometer entfernten Küstenorte Stockton durch eine Eisenbahn zu verbinden. Dem vielerprobten George Stephenson wurde der Auftrag, der Idee Leben zu verleihen.

Es begann nun für ihn der Kampf mit der Trägheit der Menschen, mit ihrem zähen Festhalten am Alten und mit ihrer steten Furcht, sie könnten Schaden erleiden. Zunächst hinderte der Einspruch der Gutsbesitzer, durch deren Land die Bahn gehen sollte, die Durchführung der ersten vorbereitenden Arbeit. Ueberall stellten sich dem Feldmesser und dem prüfenden Ingenieur Schwierigkeiten entgegen; und dem schloß sich der Protest der Fuhrleute, der Frachtknechte und ähnlicher Berufskreise an.

Endlich, im Jahre 1821, war Stephenson nach unsagbaren Mühen in der Lage, den Bau der Linie beginnen zu können, und nach vier Jahren, am 22. September 1825, fand die Eröffnung der Bahnstrecke Stokton—Darlington statt. Obgleich auch auf ihr neben Lokomotiven

auch noch Pferde und schiefe Ebenen Verwendung fanden, bedeutete die Bahn im einzelnen und in ihrem ganzen technischen Aufbau einen hervorragenden Fortschritt.

Als einst George Stephenson auf einer Inspektionsreise auf der Stokton—Darlington-Linie eine neue Lokomotive erprobte, sagte er zu seinem Sohne Robert und seinem Assistenten John Dixton: „Ihr jungen Männer werdet den mir leider nicht beschiedenen Tag erleben, *an dem die Eisenbahnen jede andere Beförderungsmethode besiegt haben werden, an dem die Postkutschen auf Gleisen fahren und die Eisenbahnen die Hauptstraßen der Könige und Untertanen darstellen.* Die Zeit wird kommen, wo der gemeine Mann billiger mit der Bahn als zu Fuß reist. Das wird viel Schweiß und Arbeit kosten, aber ich sage Euch, es wird eintreten, so wahr ich lebe."

Die erste für alle späteren Anlagen vorbildliche Eisenbahn im heutigen Sinne allein mit Lokomotivbetrieb, die Stephensons Worte bereits bestätigte, war die Eisenbahnstrecke zwischen Manchester und Liverpool. Sie bedeutet einen großen und schweren Sieg, den George Stephenson in Gemeinschaft mit seinem kongenialen Sohne Robert über Vorurteil, Neid, Habsucht und Dummheit seiner Zeitgenossen erkämpfte.

Zwischen Manchester und Liverpool, den beiden durch ihre Industrie und ihren Handel hervorragenden Städten, wurde der schon damals beträchtliche Fracht- und Personenverkehr durch mehrere Kanalgesellschaften vermittelt. Sie hatten sich dadurch verhaßt gemacht, daß sie ihren Einfluß in recht kleinlicher Weise ausnutzten, aber zu schwach waren, den Forderungen des steigenden Verkehrs genügen zu können. Bereits im Mai 1826 wurde deshalb von einer Gesellschaft einflußreicher und führender Personen beschlossen, die beiden Städte durch eine Eisenbahn zu verbinden.

Die Kanalgesellschaften pochten auf ihr durch die Gewohnheit erworbenes Recht und suchten mit Unterstützung einflußreicher und gewitzter Freunde, das neue Unternehmen zu verhindern. Sie setzten dazu sehr skrupellos alle Hilfsmittel der Intrigue und Schikane in Bewegung. Es gelang ihnen in der Tat, einen Sturm gegen das ihnen feindliche Unternehmen in gewissenloser, aber geschickter Weise aufzureizen.

Als dennoch allen Umtrieben zum Trotz die Ingenieure mit den Vermessungsarbeiten begannen, bedrohte man das Leben der kühnen Männer in unverschämter und frecher Weise. Das wurde fast verhängnisvoll für das ganze Unternehmen, weil angesichts steter Gefahren die Vermessungsarbeiten nur mangelhaft ausgefallen waren.

Die Feinde der neuen Eisenbahnstrecke schienen damals einen Sieg erringen zu sollen; die Schlacht ließ sich nur gewinnen, der Schlag parieren, wenn der technische Leiter des Unternehmens selbst vor dem Parlamente erschien, um seine Sache zu verteidigen.

Das Auftreten George Stephensons im *Unterhause* gehört zu den interessantesten Episoden der Kulturgeschichte. Der einfache, schlichte Mann, der im harten bäuerischen Dialekte sich nur ungeschickt auszudrücken wußte, wurde niedergeschrien und verhöhnt. Ratlos diesem Ansturm gegenüber, rief er endlich in die Menge hinein: „*Ja, ich kann's nicht schildern, aber ich werde es machen.*"

Das persönliche Eintreten Stephensons bewirkte, daß der Plan, wenn auch auf einer neuen Strecke, Genehmigung fand; allerdings hatte das Eingreifen hochstehender Persönlichkeiten, die man zu gewinnen wußte, nicht wenig zu dieser glücklichen Lösung beigetragen.

Der Bau der neuen Strecke brachte die größten Schwierigkeiten mit sich. Tunnels mußten gebaut werden, Dämme wurden errichtet, und nicht weniger als 63 Brücken waren erforderlich. Aber ein nach der Ansicht der Zeitgenossen unüberwindliches Hindernis stellte sich im sogenannten „Katzenmoor" der Ausführung der Eisenbahnlinie entgegen.

Wer das Moor betrat, versank auf Nimmerwiedersehen, und Pfeiler und andere Hilfsmittel versagten hier ihre Hilfe. Das Moor schien bodenlos. Stephenson verzichtete kühn auf jedes Stützmittel und leitete seine Schienen über bewegliche Bohlen, die auf der Oberfläche des Moores schwammen. Die schwankenden und pendelnden Züge, die der große Ingenieur über das Moor führte, gehörten damals mit zu den angestaunetesten Wundern der Zeit.

Alle diese technischen Schwierigkeiten schienen Stephensons Genie nur noch mehr zu stärken; zu fürchten hatte er nur den Kampf mit den Vorurteilen seiner Landsleute. Es war damals just wie heute, wenn unbequeme und der Allgemeinheit unliebsame Neuerungen der Einführung bedürfen. Die Gegner der Eisenbahn erblickten, wie sie angaben, in der schnellen Verbindung der Städte eine Gefahr für die Sitten und sie befürchteten die Vernichtung vieler Existenzen aus dem Mittelstande; sie trieben Mittelstandspolitik. Auch für die Landwirtschaft, besonders für die Pferdezucht, wurde ein Niedergang voraus verkündet.

Der wesentlichste Vorteil, der durch die neue Bahn gewonnen werden sollte, und der jedermann verständlich war, lag in ihrer sehr viel größeren Geschwindigkeit, als ihn der Verkehr zu Wasser zuläßt. Nur bei Verwendung schnellfahrender Lokomotiven war auf ein günstiges wirtschaftliches Resultat des Unternehmens zu hoffen.

Die Gesellschaft schrieb daher, schon ganz im modernen Sinne, eine Konkurrenz für eine zweckentsprechende schnellfahrende Lokomotive aus. Die Bedingungen waren hierbei: daß die Maschine ihre dreifache Last mit einer Geschwindigkeit von 15 Kilometer in der Stunde befördern könne, daß sie auf Federn ruhe und nicht mehr als 550 Pfund koste. Für den glücklichen Gewinner wurde ein Preis von 500 Pfund ausgesetzt.

Am 6. Oktober 1829 begannen die Probefahrten auf der bereits fertigen Strecke bei Rainhill in der Nähe von Liverpool. Von den fünf angemeldeten Maschinen beteiligten sich nur drei am Wettkampfe. Am Start erschienen: The Rocket von George und Robert Stephenson, The Novelty von Braithwaite und Sanpareil von Hackworth. Die Prüfungsfahrten wurden mit großer Gewissenhaftigkeit durchgeführt und dauerten bis zum 15. Oktober. Der Dampfwagen der beiden Stephenson ging dabei als Sieger hervor. Seine Ueberlegenheit war verblüffend und vernichtend für die Konkurrenten. The Rockets für jene Zeit unerhörte Geschwindigkeit wurde hauptsächlich durch den schon erwähnten Röhrenkessel und das Blasrohr ermöglicht. The Rocket zog sein fünffaches Gewicht mit einer Geschwindigkeit von 30 Kilometer in der Stunde.

Als der Sieg errungen war, zeigte Stephenson, was seine Maschine tatsächlich zu leisten vermöge. Er gab Volldampf und jagte mit seinem Kinde 52 Kilometer in der Stunde an den Grauen und Staunen empfindenden Zuschauern vorüber.

George Stephensons Meisterwerk, die 67 Kilometer lange Manchester—Liverpool-Linie konnte am 15. September 1830 mit den Probefahrten beginnen. Das große geschichtliche Ereignis wurde nunmehr für England zum Nationalfest. Der Herzog von Wellington, die Mitglieder der Parlamente, vornehm und gering, nahmen daran teil.

In der Tat, die Bedeutung des 15. September 1830, als des Eröffnungstages der ersten modernen Dampfbahn ist so groß, daß nur wenige Ereignisse in ihrer Bedeutung ihm an die Seite gestellt werden können.

Auch außerhalb Englands beschäftigte man sich während derselben Zeit vielfach mit der Anwendung der Dampfkraft im Interesse des Verkehrs. Bereits 1803 fuhr Olivier Evans auf den Straßen Philadelphias unter großem Zulauf der Bevölkerung mit einem Dampfwagen;

und in demselben Jahre entwarf der Oberbergrat von Bauder in Deutschland ein ähnliches Fahrzeug, auf dessen Modell er 13 Jahre später von der kurhessischen Regierung ein Patent erhielt.

In den Vereinigten Staaten erwarb sich die eiserne Schienenbahn mit Pferdebetrieb verhältnismäßig früh viele Freunde; ihre Umwandlung in eine solche mit Dampfbetrieb um 1827 ist das Verdienst von Horatio Allen. Er erwarb dazu drei Lokomotiven aus den Werken von Stephenson, die zum Teil dem berühmten Rocket glichen. Die erste regelrecht mit Lokomotiven befahrene Bahn, die Süd-Carolina-Bahn, wurde 1830 eröffnet. Nach Verlauf von 6 Jahren finden wir in Amerika bereits 36 Dampfbahnen mit 1410 Kilometer Strecken. Auch von den übrigen Kulturländern ist ähnliches um diese Zeit zu berichten.

So wie in ihrer Heimat erging es der Lokomotive und ihrem Eisenwege auch in der Ferne. Als der große französische Staatsmann Thiers von der neuen Erfindung und ihrem Erfolge hörte, schüttelte er ungläubig das weise Haupt und meinte, es sei nur eine englische Narrheit.

Das bayerische Obermedizinalkollegium stellte dem König anläßlich der Konzessionierung der Nürnberg—Fürther Bahn vor: „Der Dampfbetrieb werde bei den Reisenden wie bei den Zuschauenden unfehlbar schwere Gehirnerkrankungen erzeugen. und damit wenigstens die Zuschauer Schutz fänden, möge der Bahnkörper mit einem hohen Bretterzaun umgeben werden.“ Die bayerische Regierung wollte sich aber doch nicht die Demontie geben, Gegner des Verkehrsfortschritts zu sein; sie gab nicht nur die Konzession, sondern nahm auch noch ganze 2 Aktien á 100 Gulden von der Ludwigsbahn-Gesellschaft.

Als die Bahnstrecke Berlin—Potsdam eröffnet wurde, warnte der Prediger Gosser von der Böhmischen Kirche in Berlin seine Schäflein: „sie möchten sich um ihrer Seligkeit willen von dem höllischen Drachen, dem Dampfwagen. fernhalten.“

Als der Bau einer Eisenbahn von Berlin nach Magdeburg projektiert wurde, da erklärte die preußische Regierung, sie habe ganz genau den Verkehr zwischen diesen beiden Orten festgestellt und sich überzeugt, daß der Gesamtverkehr, der zwischen beiden Orten bestände, nicht eine einzige Eisenbahn ernähren könnte. All diese Schlauheit ruht längst in der Erde, während die Eisenbahnschienen den ganzen Globus umschlingen und die Lokomotiven den Weltverkehr vermitteln.

Es ist zweifellos, daß es ebensogut wie in England auch in Deutschland und Oesterreich schon im ersten Viertel des 19. Jahrhunderts in den Bergwerksvereinen eine Anzahl von Schienenwagen, freilich ohne Lokomotiven gab: in Oesterreich werden sie bei Eisenerz in der Steiermark, wo man auch heute auf der Höhe des Erzberges und von da bis Vordemberg eine sehr interessante Grubenbahn im Betriebe sehen kann, in Deutschland an der Ruhr erwähnt. Auch einige der mitteldeutschen mit dem späteren Bahnnetz nicht in Verbindung stehenden Braunkohlenbahnen, wie z. B. bei Halle, scheinen sehr alt zu sein, doch ist die Geschichte derselben wenig erforscht. Sehr interessant ist es, daß lange vor der Eisenbahnzeit an der Warthe, südlich von Posen. eine kleine, zum Transport von Steinen und Ziegeln bestimte Bahn bestand. Noch weit merkwürdiger sind aber die Anfänge des Eisenbahnwesens in der Saarbrücker Gegend. Schon 1816 hat man in dem damals erst preußisch gewordenen Lande an Lokomotivbetrieb gedacht und zwar sollte der Dampfwagen, von dem ein Modell bereits der Königsgrube in Oberschlesien zur Prüfung überwiesen worden war, auf der etwa 2½ Kilometer langen Strecke von der Grube Bauernwald bis zur Saar gebraucht werden. Er wurde in der Königl. Eisengießerei in Berlin gebaut und nachdem er, da-

selbst auf einer Probestrecke seinen Dienst getan hatte, kam er nach einer viermonatlichen Reise über Hamburg, Amsterdam, Köln, Koblenz, Trier an der Saar an. Am Orte seiner Tätigkeit wollte er aber nicht funktionieren. Trotzdem die Saarbrücker Maschinisten zum Dichten des Kessels und der Zylinder u. a. 1 Pfund Hanf, zwei Stück Käse, 2½ Pfund Oel, 6 Ellen Leinwand, 15 Pfund Kitt, 1 Kübel Rindsblut, 10 Pfund Mehl und 2 Maß Essig verbraucht hatten, wollte er sich nur wenig bewegen. Einen Wagen hat er, der wahrscheinlich eine Zahnradmaschine war, wohl nie gezogen. Im Jahre 1835 wurde er zum Abbruch verkauft. Wäre der Versuch erfolgreich ausgefallen, vielleicht hätte die Geschichte der ersten Lokomotivbahnen auf dem Kontinent einen wesentlich anderen Verlauf genommen.

Das Mineral des Salzkammergutes war es, welches gebieterisch eine bessere Verbindung mit dem entfernten salzbedürftigen Gegenden verlangte. Die Landstraßen genügten nicht mehr und ein Kanal von der Donau nach der Moldau war zu kostspielig.

Da stellte am Silvesterabend des Jahres 1807 der Ingenieur Franz Joseph v. Gerstner, zuerst die Behauptung auf, daß es sich empfehlen würde, Moldau und Donau durch eine Eisenbahn zu verbinden. Erst am 7. September 1824 erhielt Franz Anton v. Gerstner der Jüngere das kaiserliche Privilegium für die Holz- und Eisenbahn von Budweis nach Linz, das er ein halbes Jahr später einem „Aktienverein" unter der Firma: „K. K. privilegierte erste österreichische Eisenbahngesellschaft" überließ. Gerstner, der Stephensons Lokomotiven bei Newcastle gesehen hatte, scheint von Anfang an auf den Lokomotivbetrieb hingearbeitet zu haben, zumal der mit den beiden Gerstner in Verbindung stehende Prager Mechaniker Bozek schon 1815 im Baumgarten bei Prag mit einem selbsterfundenen Dampfwagen Probefahrten angestellt hatte. Man sieht übrigens aus den von Steiner (Geschichte der Spurbahn) und Strach (Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ung. Monarchie) beigebrachten Einzelheiten leicht, daß der Bozeksche Dampfwagen noch nicht so weit gediehen war, wie jener Berlin-Saarbrücker, so daß dem letzteren der Vorrang nicht streitig gemacht werden kann. Es ist Gerstner auch nicht gelungen, seine Bahn zu einer Lokomotivbahn zu machen, obgleich das erste Stück derselben von dem nördlichen Endpunkte Budweis bis Kerschbaum mit einer so großen Solidität gebaut war, daß die ganze Bahnanlage den Dampfbetrieb geradezu zu fordern schien. Am 30. September 1828 konnte jene Strecke eröffnet werden. Wohl nirgends auf der Erde ist jemals auf den Bau einer bloßen Pferdebahn so viel Sorgfalt und Kunst verwendet worden wie hier. Das südliche, nicht mehr unter Gerstners Leitung gebaute Stück der Bahn (von Kerschbaum bis Linz) nimmt auf einen möglichen Lokomotivbetrieb nirgends mehr Rücksicht, es hat viel größere Steigungen und schärfere Kurven, wie sich überhaupt die ganze 131 Kilometer lange Bahn in oft wunderbaren Schlangenlinien durch das keineswegs besonders günstige, sehr hügelige Terrain hindurchwand. Am 1. August 1832 fuhren die Wagen zum ersten Male von Budweis nach Linz durch.

Für den nun beginnenden Betrieb auf der ganzen Bahn standen zeitweise 800 Pferde im Dienst, doch verwendete man auch Ochsen. Das Salz, das man von Gmunden am Traunsee teils auf der Traun, teils auf der Landstraße nach Linz brachte, bildete nun wirklich einen der Hauptfrachtgegenstände für die neue Bahn, doch fanden sich sehr bald auch andere Güter. Der Personenverkehr, der teils mit offenen Wagen, teils mit Kutschen nach Art der „Coaches" der „Stockton-Darlington-Bahn betrieben wurde, beschränkte sich auf einen, in 14 bis 15 Stunden die ganze Bahn befahrenden Zug in jeder Richtung, sowie auf wenige Lokalzüge, außerdem fanden von Linz aus zu dem nahen, landschaftlich schönsten Teil der Bahn Spazier- und Vergnügungsfahrten statt. Am 1. August 1835 wurde die 68 Kilometer lange Strecke Linz-

Gmunden, die von Linz bis Lambach durch eine ziemlich flache Gegend führt, und erst von Lambach an größere Schwierigkeiten zu besiegen hat, eröffnet. Schon 1842 besaß die Gesamtbahn 762 Güterwagen, 69 Personenwagen und einige besonders feine „Kaleschen". Der Ertrag stieg im Jahre 1843 auf 8½ pCt. So führte die Budweis-Linz-Gmundener Pferdebahn noch längere Zeit ohne jeden Anschluß an eine andere Bahn ein friedlich idyllisches Dasein, bis die Lokomotive auch Oesterreich eroberte.

Eine böhmische Holz- und Eisenbahn hatte eine geringere Bedeutung; sie begann in Prag und ging bis in die Waldungen von Kladow. Diese Pferdeeisenbahn war von 1830 bis 1850 in Betrieb und wurde dann von einer Lokomotivbahn abgelöst.

Die ersten Anregungen zum Bau einer Bahn zwischen Nürnberg und Fürth scheinen bis in das Jahr 1818 zurückzugehen. Im Sommer 1826 hatte König Ludwig I. von Bayern, wie Hutzelmann in seiner Jubiläumsschrift erzählt, zweimal Fürth berührt. Hier soll er dringend den Bau einer solchen Bahn gewünscht und auf die Möglichkeit hingewiesen haben, daß ein „Privatverein" zu diesem Zwecke gebildet werden könne. Die Anregung des Königs hatte vielfache Besprechungen und Untersuchungen zur Folge, aber es dauerte noch sieben volle Jahre, bis ein von einem Journalisten, E. F. Leuchs, verfaßter Aufruf die ganze Frage zahlenmäßig durchprüfte, und bis man auch direkte Zählungen des Verkehrs auf der Nürnberg und Fürth schon verbindenden, recht guten Landstraße vornahm. Diese Zählungen ergaben, 40 Tage lang fortgesetzt, daß durchschnittlich täglich 1184 Fußgänger, 494 Personen zu Wagen in 185 Chaisen und 108 mit 236 Pferden bespannte Lastwagen die Straße passierten (im Februar und März). Im ganzen Jahr gab das 612 170 Menschen zu Fuß und zu Wagen und 86 140 Pferde. Den Zeitgenossen schienen jene Zahlen alle Erwartungen zu übertreffen.

Es fehlte nicht an Opposition gegen die geplante Bahn.

Mit dem 7. Dezember 1835 erschien der festliche Tag, an dem die Fahrten beginnen konnten. Die Lokomotiven sollten eigentlich auch in Deutschland und zwar bei Holmes u. Rowlandson in Unterkochen bei Aalen gebaut werden; doch ging die Fabrik wieder ein und so wendete man sich an Stephenson, der denn auch eben noch rechtzeitig den unzählige Male abgebildeten und als Zeitungsvignette verwendeten Dampfwagen „Adler" und im nächsten Jahre den „Pfeil" lieferte. Leider hat man diese ältesten Lokomotiven nicht aufbewahrt.

Den Sieg des Eisenbahnwesens in Deutschland entschied aber die Bahn Dresden — Leipzig. Am 3. April 1834 bildete sich in Leipzig ein Eisenbahnkomitee, das die vorbereitenden Schritte für den Bau unternahm. Die schließlich nach vielem Hin und Her gewählte Linie bildete große Terrainschwierigkeiten für die damalige Technik. Der 531 Meter lange Oberauer Tunnel, der durch einen kleinen Hügelrücken führt, galt lange als ein großes Wunderwerk. Am 24. April 1837 wurde die erste Teilstrecke der Bahn von Leipzig bis Althen eröffnet. Am 7. April 1839 wurde die ganze Bahn in feierlichster Weise dem Verkehr übergeben. Im Jahre 1840 wies der Fahrplan dieser Bahn erst zwei tägliche Personenzüge in jeder Richtung auf. Die Fahrt dauerte drei bis vier Stunden; heute brauchen Schnellzüge auf derselben Strecke 1½ Stunden.

Bald war die Herstellung des zweiten Geleises erforderlich. Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn nahm schnell den ihr gebührenden Platz im deutschen Eisenbahnsystem ein, insbesondere als Glied der Weltstraßen Hamburg — Magdeburg — Leipzig — Dresden — Prag — Wien — Triest und Frankfurt — Thüringen — Leipzig — Dresden — Breslau — Warschau. Schon 1864 gelangten Leipzig-Dresdener Güterwagen bis Paris,

Eydtkuhnen, Lemberg, Weißkirchen im Banat und Triest, sowie auf fast alle deutschen Stationen.

Der Erfolg dieser Bahnstrecke spornte zum weiteren Eisenbahnbau an. Zu erwähnen ist noch der Bau der Strecke Berlin—Potsdam. Dieser Bahn war es lange Zeit verboten, wegen der zu „erhoffenden Unfälle" einen Nachtbetrieb einzuführen, und der damalige preußische König weigerte sich lange Zeit standhaft, dieses Proletenverkehrsmittel zu benutzen.

Anfang der vierziger Jahre konnte man schon per Eisenbahn von Berlin nach Anhalt, Sachsen, Braunschweig gelangen. Im Westen wurde als erste Strecke die Bahn Köln—Herbesthal gebaut. Später kamen Anschlußbahnen für die Rheindampfer, so Elberfeld—Düsseldorf, die Taunusbahn und die Straßburg—Baseler Bahn. Die badischen Staatsbahnen rückten von Mannheim über Heidelberg nach Karlsruhe vor, aber sie bildeten infolge ihrer abweichenden Spurweite eine Welt für sich. In Bayern wurde noch die Bahn München—Augsburg gebaut. Berlin erhielt Bahnverbindung mit Stettin und Frankfurt a. O. Von Breslau führten Bahnen nach Oppeln und Freiburg. Ganz isoliert stand noch die Bahnlinie Hamburg—Bergedorf.

Von den größeren Städten Deutschlands hatten Ende 1843 Berlin nach vier, Leipzig nach drei Richtungen Eisenbahnverbindung, Breslau, Magdeburg, Aachen nach zwei Richtungen, Hamburg, Dresden, Stettin, Braunschweig, Hannover, Köln, Düsseldorf, Elberfeld, München, Augsburg, Nürnberg, Frankfurt, nur nach einer. Ganz ohne Bahnen waren natürlich Danzig und Königsberg, aber auch Bremen, Kassel und Stuttgart. Wichtige Knotenpunkte, abgesehen von Berlin, Leipzig, Magdeburg und Breslau, waren eigentlich nur Köthen, Oschersleben und Wolfenbüttel.

Anders als die Deutschen, die vor jedem neuen Bahnbau erst in hundert Instanzen erwogen, ob sich die Bahn auch rentieren werde, bauten die Amerikaner ihre Schienenstränge. Die Yankees wollten durch ihre Bahnen neue Kulturgebiete aufschließen und den Verkehr dorthin tragen. Deshalb stürzte man sich, als die große Nützlichkeit des Lokomotivbetriebes erst erwiesen war, mit großem Feuereifer auf den Bahnbau. Schon 1840 waren im Gebiet der Union 2755 englische Meilen Eisenbahnen vorhanden. In Kanada wie auf Kuba begann der Bahnbau 1837. Ende des Jahres 1850 besaß die Union schon 8571, im Jahre 1860 schon 28 920 engl. Meilen Eisenbahnen. Man begann den Atlantischen und den Stillen Ozean durch Eisenbahnen zu verbinden. Vom Osten und vom Westen aus bauten zwei Gesellschaften an der Pacificbahn, und am 10. Mai 1869 wurden die von beiden Seiten zusammentreffenden Stränge durch eine silberne Schiene mit einem goldenen Nagel verbunden. Die Länge dieser ältesten Pacificbahn beträgt von New York bis San Franzisko 1867 engl. Meilen; sie durchkreuzt viele wasserarme Gegenden und übersteigt die Rocky Mountains und die Siera Nevada in 2513 Meter Höhe.

Wie die Amerikaner ihre Siera Nevada, haben auch die Europäer ihre Berge durch Bahnen überwunden. Das erste Wunderwerk war die Semmeringbahn, heute noch mit ihren Viadukten und Tunneln eine Sehenswürdigkeit ersten Ranges. Sie steigt 896 Meter durch Wald und Felsen hinauf, um durch einen 1430 Meter langen Schlußtunnel in die grüne Steiermark einzumünden. Die 1867 eröffnete Brennerbahn stellte die erste Eisenbahnverbindung Deutschlands mit Italien her und überschreitet ihre Paßhöhe in 1370 Meter über dem Meere.

Die politische Zersplitterung Deutschlands ließ ein einheitliches Vorgehen der einzelnen Staaten beim Eisenbahnbau nicht aufkommen. Preußen stellte sich wie England auf den Standpunkt, daß der Bau der Eisenbahnen Privatgesellschaften überlassen werden müßte.

Erst die Ereignisse des Revolutionsjahres 1848 beseitigten den preußischen Zopf; es wurde beschlossen, wichtigere Linien auf Staatskosten auszubauen. Das geschah denn mit der Ostbahn, der Westfälischen und der Saarbrücker Bahn u. s. f. Seit dem Jahre 1871 ist dem Reiche ein Aufsichtsrecht über alle Eisenbahnen zugestanden, dadurch wurde die Einheitlichkeit des Bahnwesens ganz wesentlich gefördert. Mitte der siebziger Jahre wurde auch der Versuch gemacht, alle Bahnen auf das Reich zu übernehmen; indessen scheiterte der Plan an dem Partikularismus der Einzelstaaten. Bis zum Jahre 1880, als das Hauptbahnnetz sozusagen vollendet war, zeigen die Eisenbahnen Deutschlands folgende Entwicklung: 1835: 6 Kilometer, 1840: 548,9 Kilometer, 1845: 2304 Kilometer, 1850: 6044,3 Kilometer, 1855: 8287,2 Kilometer, 1860: 11 632,7 Kilometer, 1865: 14 687 Kilometer, 1870: 19 579 Kilometer, 1875: 27 931,1 Kilometer, 1880: 33 711,1 Kilometer, 1885: 37 189 Kilometer, 1890: 41 818 Kilometer, 1893: 44 137 Kilometer, 1904: **53 822,3** Kilometer. Davon waren Hauptbahnen der Staaten 32 094,9 Kilometer, Hauptbahnen in Privathänden 935,8 Kilometer. Nebenbahnen der Staaten 17 657,5 Kilometer, Nebenbahnen in Privathänden 3134,1 Kilometer.

Frankreich begann in den zwanziger Jahren zunächst die Herstellung von Pferdebahnen. Gegen die Lokomotivbahnen verhielt sich die Regierung der Grande Nation ebenso ablehnend wie Preußen. Erst durch ein Gesetz vom 27. Juni 1833 wurde der Regierung ein Kredit von 500 000 Frcs. zu Studien über die Verwirklichung eines Eisenbahnnetzes bewilligt. Aber dieses Gesetz zeigte schon, daß Frankreich gesonnen war, den Eisenbahnbau von großen einheitlichen Gesichtspunkten aus zu betreiben, während in Deutschland noch der kurzsichtigste Lokalpatriotismus beim Bau der Bahnen seinen klassischen Ausdruck fand. Das Corps des ponts et Chaussees wurde mit den Vorstudien betraut und dieses entwarf ein Netz mit dem Mittelpunkte Paris. Durch ein Gesetz von 1840 wurde die Herstellung des großen Netzes in die Wege geleitet, auf einer Grundlage, daß der Staat unter Beihilfe der Departements und Gemeinden den Unterbau und die Hochbauten herstellte, während Privatgesellschaften den Oberbau und die Betriebsmittel beschafften und den Betrieb übernahmen. Im Jahre 1859 befand sich das französische Bahnnetz in der Hand von 6 großen Gesellschaften, während 1841 noch 33 Gesellschaften vorhanden gewesen waren. Das französische Bahnnetz stieg von 427 Kilometer im Jahre 1840 auf 2996 Kilometer im Jahre 1850, auf 9531 Kilometer im Jahre 1860 und auf 17 559 Kilometer im Jahre 1870. Ende 1892 waren 38 645 Kilometer Eisenbahnen gebaut.

In Italien wurde die erste Bahn im Jahre 1839 gebaut; die Entwicklung ging hier sehr langsam bis in die sechziger Jahre. In Rußland wurde 1838 die erste Bahn von Petersburg nach Zarskoje Selo gebaut; erst in den sechziger Jahren erfolgte dann dort ein Bahnbau von einiger Bedeutung. Die Schweiz hat erst 1847 die erste Bahn gesehen; sie erstreckte sich von Zürich nach Basel. Alle anderen europäischen Länder sind erst später mit dem Bahnbau nachgefolgt.

Die Eisenbahnen sind unzweifelhaft die größte produktive Tat des 19. Jahrhunderts. Haben doch allein die deutschen Eisenbahnen bis zum Schlusse des Jahrhunderts rund 13 Milliarden Mk. gekostet. Angesichts der Tatsache, daß der Bau der Eisenbahnen bis in die dreißiger Jahre zurückreicht, können wir auf einen durchschnittlichen Jahresverdienst von 600 Mk. pro Eisenbahnbauarbeiter rechnen. Das ergibt die nette Summe von 20 000 000 Arbeitsjahren oder 6 Milliarden Arbeitstagen. Die Eisenbahnen sind zweifellos ein Werk des Kapitalismus, der die Arbeit anzuwenden und in seinem Interesse auszunutzen verstand.

Und die Wirkungen der Eisenbahnen? Sie haben die ganze altväterliche Volkswirtschaft gründlich auf den Kopf gestellt. Sie haben Umwälzungen wirtschaftlicher und politischer Art durchgeführt, wie dies bisher keine noch so große Revolution vermocht hatte. Montan- und Maschinenindustrie verdanken ihren Aufschwung im wesentlichen den Eisenbahnen. Als diese in Deutschland ihren Einzug hielten, geschah es noch auf Krücken der englischen Industrie. Für den Anfang der 1840er Jahre gibt Freiherr von Roden in seinem Quellenwerke über die deutschen Bahnen eine genaue Uebersicht über die Herkunft der in Deutschland fahrenden Lokomotiven. Es waren im ganzen 245 Stück. Davon stammten 166 aus England, 12 aus Belgien, 29 aus Amerika und nur 38 aus Deutschland. Es betrug beispielsweise die Mehreinfuhr von geschmiedetem Eisen in Stäben, Lippeneisen und Eisenbahnschienen, auch „Roh- und raffinierter Stahl“ im Durchschnitt der Jahre 1842 bis 1845 über eine Million Zentner im Betrage von 5 Millionen Talern. Im Jahre 1900 betrug dagegen die Ausfuhr von Eisenbahnlaschen, Schwellen, Schienen, Fahrzeugen, Achsen und Lokomotiven aus Deutschland 61,9 Millionen Mk., die Einfuhr nur 5,27 Millionen Mk. Außerdem wurde in dem gleichen Jahre der Inlandsbedarf von 171,6 Millionen Mk. allein an rollendem Material vollständig von Deutschland selbst gedeckt. In den ersten 50 Jahren ist den genannten Industrien aus dem Eisenbahnbau die Summe von mindestens 5000 Millionen Mk. zugeflossen.

Dazu kommt die durch die Eisenbahnen hervorgerufene ungeheure Steigerung der quantitativen und qualitativen Transportleistungsfähigkeit. Es ist die Menge von Gütern und Personen, die durch dieses Verkehrsmittel befördert werden, das den ungeheuren Unterschied gegen früher ausmacht. In der letzten Zeit des Frachtfuhrwesens über Land beförderte ein Vierspänner nach den Schätzungen Rodens im Höchstfalle 100—120 Zentner; heute bewegt ein einziger Güterzug eine Last von 1000 Tonnen oder 20 000 Zentner. So wurden z. B. in Preußen im Jahre 1831 etwa 500 000 Personen mit der Post befördert, am Schlusse des Jahrhunderts fuhr eine fast tausendmal so große Zahl auf den deutschen Eisenbahnen; es waren im Jahre 1901: 848 092 000 Personen. Im Jahre 1846 plagten sich auf Straßen, nach Roden, 38 349 Pferde um die Bewältigung des Eil-, Fracht- und Reiseverkehrs. Letzterer berechnet die Leistungsfähigkeit dieser Tiere auf rund 130 Millionen Tonnenkilometer, was bedeutet, daß sie eine Tonne gleich 20 Zentner 130 Millionen Kilometer weit zu befördern vermochten. Dagegen betrug die Zahl der von den deutschen Vollbahnen zurückgelegten Tonnenkilometer im Jahre 1900 36 911 Millionen, also etwa die dreihundertfache Leistung des alten Frachtverkehrs, während die Schmalspurbahnen schon fast ⅔ des ehemaligen Gesamtfrachtverkehrs leisteten. Wollte man also heute die bewegte Gütermenge, wie ehedem, durch Pferde befördern, so würde man dazu mehr als 11 Millionen Pferde brauchen, während am Ende des 19. Jahrhunderts in Deutschland vier Millionen Pferde vorhanden waren. Aber diese 11 Millionen Pferde würden mit ihrer Kraftleistung nur die Menge der Güter bewältigen, si blieben natürlich in bezug auf Schnelligkeit weit hinter ihrem Konkurrenten, dem Dampfwagen, zurück. Huber hat die Lieferzeiten für einige von Friedrichshafen am Bodensee ausgehende Strecken, wie sie im Jahre 1841, also zur Zeit des höchstentwickelten Frachtverkehrs, galten, zusammengestellt. Sie betrugen bis Mannheim und Mainz 6, Hamburg 16, Leipzig 10, Mailand 10, Genua 15, Livorno 24, Zürich 4 Tage. Heute sind sie zumindest auf ein Drittel der Zeit abgekürzt. Die Schnelligkeit spielt aber natürlich eine viel größere Rolle im Personen-, als im Güterverkehr; die eiligsten „Diligenzen“ waren im Vergleich zu den Schnellzügen zu Schneckenposten herabgesunken. Was aber die Hauptsache ist,

die Eisenbahnen sind im stande, wesentlich billiger zu befördern, als die Frachtfuhrleute. Welcher Frachtfuhrmann hätte es übernommen, Eier aus Galizien, Butter aus Sibirien, Pflaumen aus Bosnien, frische Blumen oder Weintrauben aus Italien, Steine aus Schweden, Kohlen aus Oberschlesien, Kohl aus Erfurt, Spargel aus Braunschweig, Birnen aus Frankreich nach Berlin zu befördern? Das alles ist erst möglich geworden durch die Eisenbahnen. Die Verbilligung des Gütertransports ist durch die Eisenbahnen eine ganz enorme geworden, sie beträgt zumeist nicht den zehnten Teil von ehedem. Kohle, Getreide, Eisen kosten jetzt auf der Eisenbahn 2,2 Pf. für das Tonnenkilometer, ehedem aber 15 Pf. für die Zentnermeile, also 40 Pf. ungefähr für das Tonnenkilometer, also 18 mal soviel wie heute. Als Durchschnittsfrachtsatz der alten Verkehrszeit galt nach Engel 26⅔ Pf. pro Tonnenkilometer. Da gab es natürlich tausende von Güterarten, die eine so hohe Belastung mit Transportkosten nicht vertrugen, während sie heute in Massen auf den Bahnen befördert werden.

Wetter und Zustand der Wege waren für die Schnelligkeit des Frachtfuhrwerks ausschlaggebend. Unter günstigsten Umständen erreichten die Eilposten eine Geschwindigkeit von 15 bis 16 Kilometer pro Stunde, die Frachtzüge dagegen schon in den 30er Jahren 30 Kilometer und darüber. Heute betragen die durchschnittlichen Geschwindigkeiten in Deutschland für Güterzüge 45, in Ausnahmefällen bis zu 60 Kilometer pro Stunde. Die Geschwindigkeit der Personenzüge ist eine entsprechend höhere. Im Sommer des Jahres 1905 waren im Reichskursbuch 35 Züge mit 80 Kilometer und mehr Durchschnittsgeschwindigkeit pro Stunde, 75 Züge mit 75,1—79,6 Kilometer, 132 Züge mit 70—74,8 Kilometer verzeichnet. 150 Züge durchfuhren ohne Anhalten Strecken von mehr als 100 Kilometer. Bei günstigsten Verhältnissen sind mit Dampfbetrieb 120 Kilometer Schnelligkeit pro Stunde technisch erreichbar. Die höchste Leistung fuhr bisher die elektrische Probeschnellbahn Marienfelde—Zossen mit 211 Kilometer pro Stunde.

Vor einiger Zeit ist die im Reichseisenbahnamte bearbeitete Statistik über die im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands erschienen (Band 26) für 1905. Verglichen mit den Ergebnissen der gleichen Statistik (Band 16) für 1896 ergeben sich für die Entwicklung der deutschen Eisenbahnen im Zeitraum des Dezenniums 1895—1905 folgende gewiß interessante Zahlen.

Die Eigentumslänge der deutschen vollspurigen Eisenbahnen ist von 45 261 Kilometer am Ende 1895 auf 54 917 Kilometer am Ende 1905, also um 21,3 v. H. gewachsen. Von dieser Länge entfielen 1895: 41 645 Kilometer oder 92,0 v. H. auf Staatsbahnen und 3616 Kilometer oder 8,0 v. H. auf Privatbahnen, 1905 dagegen 50 913 Kilometer oder 92,7 v. H. auf Staatsbahnen und 4004 Kilometer oder 7,3 v. H. auf Privatbahnen. Nach der Betriebsart waren 1895 31 869 Kilometer oder 70,4 v. H. Hauptbahnen und 13 392 Kilometer oder 29,6 v. H. Nebenbahnen, 1905 dagegen 33 484 Kilometer oder 61,0 v. H. Hauptbahnen und 21 433 Kilometer oder 39,0 v. H. Nebenbahnen vorhanden. Die Hauptbahnen haben somit nur um 5,1 v. H.. die Nebenbahnen aber um 60,0 v. H. zugenommen. Bei einem Flächeninhalt von rund 542 074 Quadratkilometer besaß Deutschland 1895 45 203 Kilometer, 1905 dagegen 54 680 Kilometer vollspurige Eisenbahnen, so daß auf 100 Quadratkilometer entfielen 1895: 8,36 Kilometer und 1905: 10,09 Kilometer Eisenbahnen. Auf 100 000 Einwohner, deren im Reich im ersteren Jahre 51,97 Millionen, im letzteren 60,25 Millionen gezählt wurden, kamen 1895 8,70 Kilometer und 1905 9,08 Kilometer Eisenbahnen. — Zur Bewältigung des Verkehrs standen, so entnehmen wir der Zusammenstellung des Reichs- und Staatsanzeigers auf Grund der eingangs genannten Quellen, den vollspurigen

deutschen Eisenbahnen im Rechnungsjahr 1905 22 006 Lokomotiven, 70 Triebwagen, 44 856 Personenwagen, 453 518 Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung. Gegen 1895 hat bei den Lokomotiven eine Zunahme von 36,6 v. H., bei den Personenwagen von 42,7 v. H. und bei den Gepäck- und Güterwagen von 37,3 v. H. stattgefunden. Die Beschaffungskosten der Betriebsmittel haben sich von 1927,37 auf 2877,64 Millionen Mk. oder um 49,3 v. H. erhöht. Davon entfallen 1025,75 Millionen Mk. auf Lokomotiven nebst Tendern, 2,16 Millionen Mark auf Triebwagen, 5318,17 Millionen Mk. auf Personenwagen und 1311,56 Millionen Mk. auf Gepäck- und Güterwagen. Von den eigenen und fremden Lokomotiven und Triebwagen sind im Jahre 1905 in Zügen, im Vorspanndienst, bei Leerfahrten und im Rangierdienst 959,00 Millionen, mithin auf 1 Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge 17 570 Lokomotivkilometer zurückgelegt worden; davon wurden 629,78 Millionen als eigentliche Nutzkilometer, d. h. zur Beförderung von Zügen geleistet. Gegen 1895 haben die Lokomotivkilometer um 68,1 v. H., die Nutzkilometer um 64,8 v. H. und die auf das Kilometer Betriebslänge entfallenden Lokomotivkilometer um 38,4 v. H. zugenommen.

An Zügen entfielen im Jahre 1895 auf das Betriebskilometer 8097 oder täglich 22,18 Züge, im Jahre 1905 dagegen 10 931 oder täglich 29,95 Züge. Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen haben auf den vollspurigen Betriebsstrecken im Jahre 1905 22 782,11 Millionen und auf 1 Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge 426 580 Wagenachskilometer geleistet. Auf die Personenwagen entfielen hiervon 5503,44, auf die Gepäck- und Güterwagen 16 830,08 und auf die Postwagen 448,59 Millionen Achskilometer. Auch hier ist gegen das Jahr 1895 ein erhebliches Wachstum zu verzeichnen: bei den Wagenachskilometern im ganzen um 56,8 v. H., bei den Personenwagen um 84,0 v. H., bei den Gepäck- und Güterwagen um 50,0 v. H. und bei den Postwagen um 38,4 v. H. Die auf das Kilometer Betriebslänge entfallende Anzahl Wagenachskilometer hat sich um 31,9 v. H. gehoben. Von den auf eigenen und fremden Betriebsstrecken geleisteten Achskilometern der eigenen Wagen entfielen auf eine Personenwagenachse 48 431, eine Gepäckwagenachse 53 173 und eine Güterwagenachse 17 158.

Die beförderte Nutzlast, die sich aus dem Gewicht der Personen nebst Handgepäck (zu 75 Kilogramm gerechnet), des Gepäcks, der Hunde, des Viehs und der Güter aller Art zusammensetzt, ist von 27 611,14 auf 46 476,82 Millionen Tonnen-Kilometer, also um 68,3 v. H., die tote Last (das Eigengewicht der Wagen, Lokomotiven, Tender, Triebwagen) von 74 521,31 auf 135 412,52 Millionen Tonnen-Kilometer, also um 81,7 v. H. gestiegen. Außerdem wurden von den als Frachtgut beförderten Eisenbahnfahrzeugen auf eigenen Rädern im Jahre 1895 21,29 Millionen und im Jahre 1905 13,28 Millionen Tonnen-Kilometer, oder 38,0 v. H. weniger geleistet. Auf jedem Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge wurde im Jahre 1905 eine Gesamtlast von 3,33 Millionen Tonnen gegen 2,27 Millionen Tonnen im Jahre 1895, mithin 46,7 v. H. mehr, bewegt. — Die Ausnutzung des Ladegewichts der bewegten Achse ist bei den Personenwagen von 24,65 auf 25,36 v. H. gestiegen, bei den Gepäckwagen aber von 2,51 auf 1,48 v. H. und bei den Güterwagen von 45,52 auf 44,79 v. H. zurückgegangen. Die auf die einzelne (leere oder beladene) Güterwagenachse entfallende Nutzlast ist von 2,55 Tonnen auf 2,88 Tonnen gestiegen.

Der Personenverkehr hat in dem Zeitraum von 1895 bis 1905 einen weiteren Aufschwung genommen. Im Jahre 1905 wurde eine Einnahme von 688,12 gegen 421,07 Millionen Mk. im Jahre 1895, mithin ein Mehr von 63,4 v. H. erzielt. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 12 885 Mk. gegen 9543 Mk. im Jahre 1895, mit-

hin ein Mehr von 3342 Mk., das ist 35,0 v. H. Dagegen ist die Einnahme auf je 1000 Achskilometer der Personen- und Gepäckwagen von 110 Mk. auf 100 Mk. zurückgegangen. An der Gesamteinnahme war die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr mit 28,19 v. H. gegen 28,16 v. H. im Jahre 1895 beteiligt. — Die reine Personenbeförderung einschließlich Militär- und Sonderzüge hat ein Mehr von 254,92 Millionen Mk., das sind 62,8 v. H., die Beförderung von Gepäck und Hunden ein solches von 9,87 Millionen Mk., das sind 77,8 v. H., aufzuweisen, während die Nebenerträge einen Zuwachs von 2,26 Millionen Mk., das sind 93,4 v. H. erzielten.

Der Anteil der Wagenklassen an der Gesamteinnahme aus der Personenbeförderung stellt sich im Jahre 1905 auf 4,07 v. H. in der 1. Klasse, 20,62 v. H. in der 2. Klasse, 49,02 v. H. in der 3. Klasse, 24,56 v. H. in der 4. Klasse, 1,73 v. H. Militärbilletts, gegen 4,33, 24,61, 48,52, 19,52, 3,02 v. H. im Jahre 1895.

Auf jeden Einwohner Deutschlands entfielen im Jahre 1905 durchschnittlich 19 Eisenbahnfahrten gegen 11 im Jahre 1895; dagegen ist die durchschnittlich zurückgelegte Wegestrecke von 23,50 auf 22,97 Kilometer gesunken.

An Personenkilometern sind im Jahre 1905 im ganzen 25 625,03 gegen 13 917,28 Millionen im Jahre 1895, also 84,1 v. H. mehr, zurückgelegt worden: auf 1 Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge beträgt die Zunahme 52,1 v. H. Der Anteil der Wagenklassen an den Personenkilometern stellt sich 1905 auf 1,45 v. H. in der 1. Klasse, 12,18 v. H. in der 2. Klasse, 47,88 v. H. in der 3. Klasse, 34,07 v. H. in der 4. Klasse, 4,42 v. H. Militärbilletts, gegen 1,56, 14,86, 49,83, 27,96 und 5,79 v. H. im Jahre 1895. — Die durchschnittliche Einnahme für ein Personenkilometer hatte im Jahre 1895 2,92 Pf. betragen und ist auf 2,58 Pf., also um 11,6 v. H. im Jahre 1905 zurückgegangen.

Wie der Personenverkehr hat auch der Güterverkehr hinsichtlich des Umfangs und der Erträgnisse in der Zeit von 1895 bis 1905 eine erhebliche Steigerung erfahren. Während die Einnahme im Jahre 1895 1011,13 Millionen Mk. betragen hat, ist sie im Jahre 1905 auf 1582,29 Millionen Mk. gewachsen, mithin hat eine Zunahme von 56,5 v. H. stattgefunden. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 22 562 Mk. im Jahre 1895, dagegen 29 086 Mk. im Jahre 1905, also 28,9 v. H. mehr. Die Einnahme auf je 1000 Achskilometer der Güterwagen hat sich von 97 Mk. auf 102 Mk. gehoben. An der Gesamteinnahme war die Einnahme aus dem Güterverkehr mit 64,82 v. H. gegen 67,61 v. H. im Jahre 1895 beteiligt. Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer und der ganzen Frachtberechnung der beförderten Güter mit Ausschluß des Postgutes ist von 25 115,56 im Jahre 1895 auf 41 936,25 Millionen im Jahre 1905, also um 67,0 v. H. gestiegen. Bei Zurückführung der geleisteten Tonnenkilometer auf 1 Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge hat sich eine Zunahme von 560 431 Tonnenkilometer im Jahre 1895 auf 770 889 Tonnenkilometer im Jahre 1905, mithin um 210 458 Tonnenkilometer oder 38,0 v. H. ergeben. Die durchschnittliche Einnahme auf 1 Tonnenkilometer des Frachtguts ist von 3,79 auf 3,52 Pf., also um 7,1 v. H. gefallen.

Für die vollspurigen deutschen Bahnen beliefen sich die Bauaufwendungen, worunter die eigentlichen Baukosten und verschiedene sonstige Aufwendungen (Zinsen während der Bauzeit, Kursverluste, erste Dotierung des Reserve- und Erneuerungsfonds usw.) zu verstehen sind, im Jahre 1895 im ganzen auf 11 184,55 Millionen Mk., somit auf 1 Kilometer der Eigentumslänge auf 247 246 Mk. Sie sind im Rechnungsjahr 1905 im ganzen auf 14 311,22 Millionen Mk. und für 1 Kilometer der Eigentumslänge auf 260 597 Mk. gestiegen. Beim Gesamtbetrage hat also eine Zunahme von 28,0 v. H. und für das Kilo-

meter eine solche von 5,4 v. H. stattgefunden. Die Kosten des letzten Erwerbs, also das eigentliche Anlagekapital der jetzigen Eigentümer, stellen sich etwas höher als die Bauaufwendungen, nämlich im Jahre 1895 auf 11 406,51 und im Jahre 1905 auf 14 552,02 Millionen Mk. oder 264 981 Mk. auf 1 Kilometer.

Die gesamten Betriebseinnahmen ausschließlich des Pachtzinses sind von 1495,48 Millionen Mk. im Jahre 1895 auf 2433,86 Millionen Mk. im Jahre 1905, also um 62,7 v. H. gestiegen, obwohl die durchschnittliche Betriebslänge nur um 21,5 v. H. zugenommen hat. Auch die auf das Kilometer Betriebslänge sowie auf 1000 Wagenachskilometer aller Art berechneten Einnahmen sind gestiegen, und zwar von 33 287 auf 44 590 Mk. gleich 34,0 v. H., bezw. von 103 Mk. auf 107 Mk. gleich 3,9 v. H., während die Einnahmen auf 1000 Nutzkilometer von 3914 Mk. auf 3865 Mk. gleich 1,3 v. H. zurückgegangen sind. — Die Betriebsausgaben ausschließlich der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen und der Pachtzinsen sind in der Zeit von 1895 bis 1905 von 837,27 auf 1508,42 Millionen Mk., also um 80,2 v .H., die Ausgaben auf 1 Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge von 18 638 auf 27 635 Mk., also um 48,3 v. H. gestiegen. Auch die auf 1000 Nutz- und auf 1000 Wagenachskilometer aller Art berechneten Ausgaben sind gestiegen, nämlich von 2191 Mk. in 1895 auf 2395 Mk. in 1905 bezw. von 58 Mk. auf 66 Mk. Der Prozentsatz der Betriebsausgaben im Verhältnis zu den Betriebseinnahmen hat sich im Jahre 1895 auf 55,99 und im Jahre 1905 auf 61,98 Mk. gestellt.

Unter Ausscheidung der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen, sowie der Pachtzinsen hat der Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betragen im Jahre 1895: 658,21, im Jahre 1905: 925,44 Millionen Mk., er hat also um 40,6 v. H. zugenommen, dagegen ist er im Verhältnis zu der Gesamteinnahme nach Ausscheidung des Pachtzinses von 44,01 auf 38,02 v. H. gesunken.

Als Rente des auf die betriebenen Strecken verwendeten Anlagekapitals betrachtet, ergab der Betriebsüberschuß im Jahre 1895 5,82 v. H., im Jahre 1905 dagegen 6,40 v. H. Jedes Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge brachte im Jahre 1905: 16 955 gegen 14 651 Mk. im Jahre 1895, mithin ein Mehr von 2304 Mk. oder 15,7 v. H.

Die Anzahl der Beamten und Arbeiter einschließlich der Handwerker, Lehrlinge und Frauen betrug im Jahre 1905: 606 612 Personen, mithin kam auf je 99 Einwohner ein Eisenbahnbediensteter. Gegen das Jahr 1895 hat eine Vermehrung der Beamten und Arbeiter von 174 796 Personen oder 40,5 v. H. stattgefunden, während zu gleicher Zeit die Eigentumslänge der Eisenbahnen nur um 21,3 v. H. zugenommen hat.

Die Besoldungen und sonstigen persönlichen Ausgaben für Beamte und Arbeiter betrugen im Jahre 1905 unter Hinzurechnung von 51,59 Millionen Mk. für „Wohlfahrtszwecke“ im ganzen 880,74 gegen 535,80 Millionen Mk. im Jahre 1895; sie haben mithin um 64,4 v. H. zugenommen. Die Gesamtsumme der persönlichen Ausgaben ist hiernach beträchtlich mehr gewachsen als die Gesamtzahl der Beamten und Arbeiter, so daß die durchschnittliche Aufwendung für jede beschäftigte Person von 1241 Mk. auf 1452 Mk. gleich 17,0 v. H. gestiegen ist.

Die Eigentumslänge der dem öffentlichen Verkehr dienenden Schmalspurbahnen — ausschließlich der sogenannten Kleinbahnen — betrug am Ende des Jahres 1895: 1297,40 Kilometer; bis Ende 1905 ist sie auf 2058,91 Kilometer, also um 761,51 Kilometer oder um 58,7 v. H. gestiegen.

An Betriebsmitteln standen den Schmalspurbahnen im Jahre 1905 436 Lokomotiven, 1162 Personenwagen und 9613 Gepäck- und Güter-

wagen zur Verfügung, während im Jahre 1895 nur 270 Lokomotiven, 710 Personenwagen und 6095 Gepäck- und Güterwagen vorhanden waren. Von diesen Betriebsmitteln wurden geleistet im Jahre 1895: 5 328 245 Nutz- und 84 049 630 Wagenachskilometer, im Jahre 1905: 9 317 130 und 145 973 755.

An Baukosten waren aufgewendet im Jahre 1895 im ganzen 75,23 Millionen Mk. und auf 1 Kilometer Eigentumslänge 57 982 Mk., im Jahre 1905 dagegen 151,30 Millionen Mk. bezw. 73 489 Mk. Die kilometrischen Kosten sind sonach um 26,7 v. H. gestiegen.

Ausschließlich der Ergebnisse der Schmalspurstrecken der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen sind die Betriebseinnahmen von 561 Millionen Mk. im Jahre 1895 auf 1200 Millionen Mk. und die Betriebsausgaben von 438 auf 920 Millionen Mk. gestiegen, während der Betriebsüberschuß von 123 auf 280 Millionen Mk. zugenommen hat.

Die Länge der europäischen Eisenbahnen betrug im Jahre 1904: 305 407 Kilometer. Auf 10 000 Einwohner entfielen 7,6 Kilometer, auf 100 Quadratkilometer Landesfläche 3,0 Kilometer Eisenbahnen. Amerika hatte im gleichen Jahre 450 574 Kilometer; Asien 77 206 Kilometer; Afrika 26 074 Kilometer; Australien 27 052 Kilometer. Es waren also 1904 auf der ganzen Erde 886 313 Kilometer Eisenbahnen vorhanden.

Die Straßenbaukunst hat ihre Höhe erst mit der Schaffung der Eisenbahnen erreicht. Die Unebenheiten unseres Planeten zwangen die Menschen zu den gewagtesten Konstruktionen der Ingenieurkunst. Als der Ingenieur Ghega von 1848—1854 den Schienenstrang mit vollem Erfolg über dem Semmering gelegt hatte, da war es klar, daß selbst die Gebirgsmassivs der Alpen kein dauerndes Hindernis für den Eisenbahnbau bilden können. Jetzt ging es drüber weg und unten durch, je nachdem es den Baumeistern praktisch und rentabel erschien.

All die Wunderbauten ausführlicher zu beschreiben, dazu fehlt uns hier der Raum; nur die Meisterwerke der Eisenbahnbau-Ingenieur-Technik seien hier kurz gestreift. Die Amerikan Pacific haben wir bereits genannt, dann die Bahn über den Brenner, die durch das Ausfahren von Seitentälern in wiederholten Krümmungen die Paßhöhe des Brenner erreicht und dann ebenso in das Eisacktal absteigt. In zahlreichen Windungen überbrückt eine strategische Bahn den Schwarzwald, diese fährt sogar an einer Stelle direkt im Kreise herum, um die Höhe erklimmen zu können. Als offene Spirale ist die Brockenbahn gebaut worden. Einzig in der Welt steht die Gotthardbahn da, die das Massiv des St. Gotthard mit einem Tunnel von 15 Kilometer Länge durchbohrt und mit gewaltigen Tunnelschlingen das steil ansteigende Reußtal überwindet. In der Biaschinaschlucht bei Giornico laufen nicht weniger als 3 Gleisstrecken in Schraubenwindungen übereinander. Ein Sechstel dieser ganzen Bahn liegt in Tunneln und Galerien, deren 65 Stück eine Gesamtlänge von 42 Kilometer haben. Nicht weniger als 1046 Fluß- und Talbrücken mußten aufgeführt werden. Mit dem Bau des großen Tunnels begann man im September 1872. Am 29. Februar 1880 erfolgte der Durchschlag in der Mitte des Gebirgsmassivs. Die Bohrungen von Nord und Süd waren fast ganz genau zusammengetroffen; die Differenz der Wände betrug nur etwa 1 Meter. 800 000 Kubikmeter Steinmassen waren aus dem großen Tunnel herausgebrochen worden. Der Durchbohrung des Gotthard ist in der neuesten Zeit die Durchtunnelung des Simplon gefolgt, ein Bauwerk, das sich dem ersteren zur Seite stellen kann. Es folgte die Mont Cenis-Bahn mit ihren Tunneln, Galerien, Kehren, Serpentionen und Brücken und dann die Arlbergbahn, die Voralberg mit der Schweiz verbindet.

Später griffen die Ingenieure zur Zahnstange, um größere Steigungen bezwingen zu können. Erst schuf man die Zahnstangen aus

Gußeisen; dies Material war aber zu spröde, die Zähne brachen leicht und die ersten Zahnradbahnen boten daher alles andere, nur keine Sicherheit. Da ersetzte erfinderischer Menschengeist das Gußeisen durch das Schmiedeisen und schließlich durch den Stahl, und die Brauchbarkeit war hergestellt. Die Bahn auf den Rigi in der Schweiz ist die erste europäische Zahnradbahn. Eine solche Bahn übersteigt in einer Höhe von 3250 Meter die Anden und verbindet Chile mit Argentinien. Eine andere klettert von Visp hinauf nach Zermatt ins Berner Oberland, im Angesichte des Mont Blank und Monte Rosa. Eine weitere übersteigt den steirischen Erzberg. Der Triumph aller Ingenieurtechnik ist aber die im Bau befindliche Jungfraubahn, die 4075 Meter über dem Meere in einem Tunnel, unter dem Gipfel der Jungfrau, des Berges, den vor 100 Jahren noch keines Menschen Fuß erstiegen hatte, endet. So hat denn die Eisenbahn auch die Regionen des ewigen Eises für sich reklamiert. Von den neuesten Eisenbahnbauten ist auch die Süddeutschland mit Triest verbindende Taurenbahn recht bemerkenswert. Sie durchfährt nicht weniger als 3 große Gebirgsmassivs in 3 Riesen- und zahlreichen kleineren Tunnels. Der Bau dieser Bahn ist ein schlüssiger Beweis dafür, daß Gebirge und tiefe Täler, Felsen und Abgründe, seien sie in auch noch so großen Massen vorhanden, heute den Weltverkehr, sofern die Menschen es wollen, nicht mehr hemmen können.

Die Stadtbahnen dienen dem Personenverkehr der Riesenstädte mit ihren Vororten und dem Verkehr in der Stadt selbst. Das schnelle Anwachsen der großen Städte hat ihren Bau erzwungen. Vor 30 Jahren noch bewältigten einige Pferdebahnen den inneren Stadtverkehr Berlins. Ende der siebziger Jahre machte sich das Bedürfnis nach einem schnelleren Massenverkehrsmittel durch und um die Stadt immer mehr geltend. Die Pferdebahn trottete mit einer Schnelligkeit von 10 Kilometer per Stunde dahin, Stadt und Hochbahn leisten 25 bis 50 Kilometer in derselben Zeit. Dabei ist der Stadt- und Hochbahnverkehr durch das Straßengetriebe ganz ungehindert, die Züge können also schnell aufeinander folgen. Tatsächlich haben wir auch auf der Stadtbahn einen 2½, auf der Hochbahn einen 5 Minuten-Verkehr. In Budapest, London, New York ist die Zugdichte gar nur 2 Minuten. Diese Bahnen bewältigten folgedessen auch Riesenmassen. So befördern die Untergrundbahnen jährlich rund 160 Millionen, die New Yorker Hochbahnen 200 Millionen, die Berliner Stadtbahn 150 Millionen Menschen. Die Bauart der Stadtbahnen ist von großer Verschiedenheit, immer sich den örtlichen Verhältnissen anpassend. Die Londoner Untergrundbahn wurde 1860 erbaut; sie ist durch keine Bauten in ihrer Linienführung beengt, weil sie so tief in der Erde eingegraben ist, daß sie die Fundamente der Gebäude unterfahren kann. Dagegen ist die Berliner Untergrundbahn, Nollendorfplatz-Charlottenburg nur eine Unterpflasterbahn und in der Führung ihrer Linien auf die Straßenrichtung angewiesen. Die New Yorker und die Berliner Hochbahn sind Eisengerüste inmitten der Straßen, und die Wiener Stadtbahn hat ihr System kopiert. Die Londoner elektrische Untergrundbahn läuft in Röhren, ähnlich der Berliner Spreetunnelbahn. Die Schwebebahn in Elberfeld benutzt den Luftraum der Wupper, durch ihr Bett geschaffen, indem sie im Zuge dieses Wassers hinwegschwebt. Die Berliner Stadtbahn endlich ist auf Steinbögen erbaut. Die schwierigste Bauart weist die Londoner Untergrundbahn auf, ihre Gleishöhe wechselt zwischen 20 Meter unter und 27 Meter über dem Themse-Hochwasser. Diese Untergrundbahn ist also ihrer Gleissteigerungen nach einer Gebirgsbahn durchaus nicht unähnlich. Den Stadtbahnen ist bei dem steten und rapiden Anwachsen der Großstädte noch eine reiche Zukunft beschieden; möge ihre Bauart noch so kostspielig sein, sie rentieren sich auf alle Fälle. Ohne diese Bahnen würden die Großstädte an ihrer Menschenfülle regelrecht ersticken müssen.

Als eine Ergänzung des Eisenbahnnetzes können die seit 1892 im Bau befindlichen „Kleinbahnen“ gelten. Einzelne Kleinbahnunternehmungen haben umfangreiche Netze, so umfassen z. B. die Insterburger Kleinbahnen 176 Kilometer. Natürlich kann man auf Kleinbahnen weder sehr rasche Fahrt noch eine häufige Zugfolge verlangen; es gibt Kleinbahnen mit je 1 bis 2 Zügen täglich oder gar mit Zügen nur an den Markttagen, andererseits aber auch recht gut ausgestattete Linien. Zwischen Königsberg und Tapiau hat man auf der Vollbahn gegen eine Stunde Fahrzeit und drei Zwischenstationen, auf der im weiten Bogen durch das Samland ziehenden Kleinbahn braucht man fast 4 Stunden und passiert 34 Zwischenstationen. Freilich wird selten jemand die ganze Fahrt auf einmal zurücklegen.

Das Hauptgebiet der Kleinbahnen ist auch wieder das nördliche, besonders das nordöstliche Deutschland. Vielfach ist man wohl über das Bedürfnis ein wenig hinausgegangen, denn die Erträge sind keineswegs immer glänzend. Ausgebreitete Netze von Lokalbahnen besitzen u. a. Italien, wo man auf Vollbahnen, z. B. in der lombardischen Ebene fahrend, sehr häufig auf den kreuzenden Landstraßen die Schienen der Lokalbahnen liegen sieht, ferner Belgien und Holland. In Holland laufen fast überall neben den großen Bahnen auch die Züge der Lokalbahnen her, welche natürlich den großen Vorteil bieten, daß sie weit mehr in das Innere der Ortschaften eindringen können. In Belgien verfolgen Kleinbahnzüge ihren Weg selbst durch die engen Straßen des alten Brügge.

Sehr ablehnend haben sich lange die Engländer gegen Neben- und Kleinbahnen verhalten, die allerdings durch die große Dichte des zweigbahnreichen Netzes der Hauptbahnen nicht ganz so nötig waren. Jetzt scheint aber der Widerstand überwunden zu sein; besonders in dem verkehrsärmeren, aber dicht besiedelten Irland beginnt man „leichte Bahnen“, wie die Engländer treffend sagen, jetzt in größerer Zahl zu bauen.

Soweit der Siegeszug des Dampfes und der Lokomotive. Sie drücken dem Weltverkehr des 19. Jahrhunderts ihren Stempel auf. Aber wohl nur dem 19. Jahrhundert; das 20. ist schon gewillt, Stephensons grandiose Erfindung zum alten Eisen zu werfen und neues, besseres, praktischeres, schnelleres an seine Stelle zu setzen. Der elektrische Strom schickt sich an, den Dampf abzulösen; ob gänzlich, ob nur für den Personen-, nicht den Güterverkehr, das ist gegenwärtig noch eine Frage.

Die elektrische Probeschnellbahn Marienfelde-Zossen hat uns gezeigt, was der elektrische Strom zu leisten vermag. 211 Kilometer wurden daselbst die Stunde gefahren; das ist nicht mehr Flügelsschnelle, Sturmeseile, das ist schon Blitzesgeschwindigkeit. Noch sind die ökonomischen Vorbedingungen für den Bau solcher Schnellbahnen nicht gegeben, aber sie werden kommen, so sicher wie zweimal zwei vier ist. Und dann? Dann frühstückt man in Berlin, ißt in Wien oder Petersburg oder Paris zu Mittag und kann das Abendbrot wieder in seinem Berliner Heim einnehmen.

Das ist der Ausblick für die Entwicklung des Eisenbahnwesens in der Zukunft.

Ende der sechziger Jahre machte sich in den größeren Städten ein lebhaftes Bedürfnis nach einem billigen Personenverkehrsmittel geltend. Auf dem damaligen schlechten Kopfpflaster der Städte war es kein besonderes Vergnügen für einen Fahrgast, sich durch ein klobiges Omnibusvehikel befördern zu lassen. Spekulative Unternehmer warfen sich auf den Bau von Pferdeeisenbahnen, deren erste 1865 von Berlin nach Charlottenburg eingerichtet wurde. Dieser folgte eine Bahn vom Rosenthaler Tor nach dem Gesundbrunnen, die als Stammlinie der heutigen „Großen Berliner Straßenbahn“ angesehen

werden kann. Die Berliner Stadtverwaltung gestattete erst nach langen Jahren die Benutzung der inneren Stadt für Straßenbahnen. Besonders der Errichtung der Straßenringbahn und Ueberquerung der „Linden" setzten die Behörden Schwierigkeiten entgegen. In anderen Städten Deutschlands wurde ebenfalls Anfang der siebziger Jahre, in Leipzig 1872 begonnen. Die Anfänge waren überall recht bescheidener Natur; so verfügte die Leipziger Gesellschaft beispielsweise über ganze 20 Wagen und 111 Pferde. Allmählich wurden zu den alten neue Linien gebaut und nach manchem Kampf mit der Bureaukratie in den größeren Städten schließlich ein mehr oder weniger vollkommenes Straßenbahnnetz zu stande gebracht. Auf der Gewerbeausstellung zu Berlin im Jahre 1879 wurden zum erstenmale elektrisch betriebene Straßenbahnen vorgeführt. Noch schienen sie indes nicht allgemein verwendbar. Erst als sich auf der Strecke Offenbach-Frankfurt am Main die elektrische Betriebsweise längere Zeit bewährt hatte, ging man überall zu dieser über.

Diese Umwandlung vollzog sich im letzten Dezennium des 19. Jahrhunderts, zuletzt in Berlin. Die ersten elektrischen Wagen der Großen Berliner Straßenbahn fuhren im Jahre 1898. Am Schlusse des Jahres 1905 waren in Deutschland 225 Straßenbahnunternehmen mit einer Streckenlänge von 3531,83 Kilometer vorhanden. Diese Bahnen fuhren 1905 im ganzen 462 194,100 Personenwagenkilometer und beförderten dabei 1 634 150 979 Fahrgäste. Letztere Zahlen beweisen am besten, wie sehr heutzutage die Straßenbahnen zum Massenbedürfnis geworden sind.

Mit der Schaffung der Bahnen entstand natürlich zugleich eine neue Branche des Transportarbeiterberufes. Der Lokomotiv- und Motorführer von heute, erfüllt in Wirklichkeit, so banal das klingt, keinen anderen Beruf, als der Fuhrmann und der Sänftenträger von anno dazumal. Man hat diese Berufskollegen in eine bunt betreßte Kleidung gesteckt, die nach außen den „Beamten" kennzeichnen und nach innen das Elend verdecken soll. Mit dem alten gemütlichen Arbeitsverhältnis ist's vorbei. Unter Anspannung aller seiner Nerven erfüllt der Zugführer heute seinen Dienst, furchtbare Verantwortung lastet auf seinem Gewissen; von seiner Aufmerksamkeit hängt jeden Augenblick das Leben von Hunderten von Menschen ab. Stets steht er mit einem Fuße im Grabe, mit dem anderen im Gefängnis. Was will es demgegenüber besagen, wenn die Bezahlung dieser modernen Transportarbeiter eine bessere geworden ist, als die Entlohnung der Fuhrleute und Sänftenträger war. Im Verhältnis zu den Leistungen sind die vom Staate und Unternehmertum gnädigst gewährten Löhne doch nur ein mittelmäßiges Trinkgeld.

Noch hält der äußerliche Beamtenglorienschein die Eisenbahner ab, sich mit den übrigen Transportarbeitern in einer Vereinigung zusammenzutun. Indes auch bei ihnen bricht sich sicher früher oder später die Erkenntnis Bahn, daß man eine Besserung seiner Lage nicht erwarten darf, sondern sie erkämpfen muß. Der Eisenbahner ist eine der unentbehrlichsten Persönlichkeiten des heutigen Staatslebens geworden, nur ist ihm diese Tatsache noch nicht in ihrer vollen Schwere bewußt. Wenn sein Arm es will, dann stehen wirklich alle Räder still, und deswegen darf er von der heutigen Gesellschaft auch verlangen, daß sie ihn in jeder Hinsicht als vollberechtigten Menschen behandelt.

Der Verkehr auf Wasserstrassen.

Soweit die Kulturgeschichte ins graue Altertum hinauf reicht, wird uns über den Verkehr auf Wasserstraßen Kunde gegeben. Wenn nicht alle uns überlieferten Steinwerkzeuge trügen, so erzählen sie uns,

daß schon der Eiszeitmensch, mindestens 100 000 Jahre vor unserer Zeitrechnung sich in seiner Weise die Tragkraft der Ströme zu Nutze machte. Ganz sicher wissen wir indessen, daß die Babylonier zum Bau ihrer Weltstadt die Steine auf dem breiten Rücken des Euphrat und Tigris herantransportiert hatten. Das war im 4. und 5. Jahrtausend vor unserer Zeitrechnung. Die Pyramide Cheops, dieses Riesenbauwerk der Pharaonen, erzählt uns, daß der Nil, der alte Kulturstrom, es gewesen, der die Quadern zu dem Weltdenkmal herangetragen hatte. Die alten Babylonier und Aegypter waren mit dem Bau von Wasserfahrzeugen und ihrer Fortbewegung wohl vertraut. Freilich wunderlich genug sehen für uns diese Fahrzeuge der ältesten Kulturvölker aus. Diese Dinger waren aus Weiden geflochten und zu ihrer Dichtung mit Häuten überzogen. Zur Fortbewegung gegen den Strom diente in der Hand des Menschen das schaufelförmige Ruder, eines der wenigen Werkzeuge des Menschen, das Jahrtausende lang seinen hohen Wert behalten und ihm heute noch dient. Menschenkraft war Jahrtausende lang der einzige Motor, der die Ruder in Bewegung setzte. Die Babylonier und Aegypter verstanden es aber schon, Naturkräfte in ihren Dienst zu stellen. Die Erfindung des Segels setzte sie in den Stand, den Wind vor ihre Wasserfahrzeuge zu spannen.

Aber nicht nur diese beiden Kulturvölker des grauesten Altertums wußten die Tragkraft des Wassers und die Strömung ihrer Flüsse zu ihrem Vorteil auszunützen. Auch der wilde Kongoneger fährt mit seinem Einbaum den majestätischen Strom seiner Aequatorheimat hinunter zum offenen Meere. Der wilde Indianer Amerikas, er handhabte mit Meisterschaft sein Kanoe auf dem Rücken des Riesen: Mississippi. Und die Chinesen verstehen es seit Jahrtausenden, ihre Wasserstraßen dem Verkehr dienstbar zu machen. Diesem Volke waren die Ströme seines Landes viele Jahrtausende die einzigen Straßen, durch die es mit der Außenwelt in Verbindung trat, die einzigen Transportwege, vermittelst welcher man den Ueberfluß der einen Provinz in die Hungerdistrikte der anderen bringen konnte. Und wer wüßte nicht, daß der Inder größtes Heiligtum der Ganges ist. Dieser Fluß und verschiedene seiner Speiseadern sind zum Range von Gottheiten erhoben. So haben die Ströme Asiens durch ihre Tragkraft jene wundervollen Bauwerke schaffen helfen, die wir heute nach tausenden von Jahren noch als Sehenswürdigkeiten anstaunen. Von den Flüssen Europas wissen wir, daß die Wolga, die Donau und der Rhein schon den Griechen und Römern als brauchbare Transportwege gedient haben. Zu den von uns heute noch bewunderten Baudenkmälern des antiken Rom wurde das Material größtenteils auf dem Rücken des Tiber herangeschafft. Stromauf zogen Ochsen die Fahrzeuge und zur Aufrechthaltung der Ordnung auf dem Flusse hatte die Stadt eine regelrechte Strompolizei eingeführt. Auf unserem alten deutschen Rhein unterhielten die alten Römer eine starke Kriegs- und eine zahlreiche Handelsflotte.

Mit dem Verfall Roms, war es auch um die Schiffahrt auf Rhein, Main und Donau geschehen, die Ströme verwilderten und blieben sich selbst überlassen. Das fromme Mittelalter ließ die Flüsse ziehen wie sie wollten. Erst im 14. Jahrhundert wurden auf dem Rhein Regulierungsarbeiten begonnen. Könnten die deutschen Ströme reden, sie würden uns erzählen wie unendlich einfältig, kurzsichtig und bauernschlau die guten Deutschen des Mittelalters waren. In der Ritterzeit dienten die schiffbaren Flüsse den am Ufer sitzenden Burgherren als willkommene bequeme Einnahmequelle. Jeder dieser Frechdachse erhob einen ergiebigen Zoll, wenn ein Schiff an seinem Ufer vorbeifuhr. Es war die reine Brandschatzung der Schiffer und der Kaufleute. Zur Zeit der Hohenstaufen trieben es die Raubritter am Rhein mit ihrer Zollerhebung so arg, daß ein Kaiser sich veran-

laßt sah, mitten im Rheinstrom zum Schutze der Kauffahrer gegen die frechsten Banditen eine Feste zu bauen. So erzählen uns die Mauern dieser Rheinpfalz noch heute mit stummen Mienen, wie es die Ritter der guten alten Zeit getrieben.

Auf der Elbe waren von der böhmischen Grenze bis Hamburg nicht weniger als 35 Zollstätten errichtet. Für einen Zentner Waren betrugen die Abgaben auf dieser Strecke 24 gute Groschen. Als dann die Eisenbahn kam, kostete die ganze Fracht auf dieser weniger, als allein die Zölle, auf der Elbe ausmachten.

An der Oder versuchte jede Ortschaft am Ufer, den Strom durch Anlegung von Wehren und Mühlen möglichst für die Schiffahrt zu verbauen.

Doch bleiben wir bei der bedeutensten natürlichen Wasserstraße Deutschlands, dem vielbesungenen Rhein, denn die Entwicklung seiner Schiffahrt ist typisch dafür, wie verständnisvoll der Wasserverkehr von unseren Altvorderen behandelt wurde. Von Straßburg bis zur holländischen Grenze bestanden an den Rheinufern am Ende des 18. Jahrhunderts noch 32 Zollstätten, die Schiffer hatten, so schreibt der Chronist, kaum etwas anderes zu tun, als von einer Zollstätte zur anderen zu fahren um hüben und drüben ihren Goldgulden zu entrichten. Die Zölle gehörten den vier Kurfürsten und den Domkapiteln, die Städte am Ufer hatten nichts zu sagen. Dafür hatten aber Köln und Mainz Stapelrechte, die für den Handel und die Schiffahrt nicht weniger drückend waren als die Zölle. Köln hatte sein Stapelrecht einem Erzbischof des 13. Jahrhunderts zu verdanken, dieser, Konrad von Hochfirden, bestimmte, daß kein Kaufmann weder zu Wasser noch zu Lande über Köln hinausgehen dürfe, es sei denn, er hätte seine Waren drei Tage lang auf dem Kölner Markte ausgeboten. Demnach war also jeder Schiffer, kam er nun vom Oberland oder von Antwerpen, gezwungen, sein Schiff in Köln auszuladen. Ausgenommen von diesem Stapelrecht waren lediglich Mühlsteine und Langholz, wohl nur, weil sich sonst ihr Weitertransport überhaupt nicht gelohnt hätte. Selbst die aus der Nordsee kommenden Heringe mußten in Köln austonniert und umgepackt werden, dafür übernahm der Rat der Stadt Köln die Garantie für deren richtige Sortierung! Im Jahre 1714 strengten die vier Kurfürsten einen Prozeß gegen die Stadt Köln wegen Aufhebung dieses Stapelrechtes, beim Reichskammergericht in Wetzlar an, leider war er 1806 bei Auflösung des heiligen römischen Reiches deutscher Nation noch nicht entschieden. Der Mainzer Stapel war natürlich nicht weniger auf die Schiffahrt drückend als der Kölner, er richtete sich wesentlich gegen das Aufheben der Frankfurter Messen, denn für die guten Mainzer waren die Frankfurter damals Ausländer.

Bei all diesen netten Plackereien waren die Fahrten der Schiffe so langsam, daß von Köln bis zu einem holländischen Hafen volle 6 Wochen gebraucht wurden, von Mainz bis Straßburg die gleiche Zeit, Schuld an diesem Zustand war zumeist die jämmerliche Beschaffenheit des Fahrwassers. Das bedeutete eine weitere maßlose Verteuerung der Transportkosten und so konnten nur wenige Waren vom Verkehr aufgenommen werden. Die Freude am Reglementieren seitens der Schreibergesellen der deutschen Kleinstaaten verleidete dem Kaufmann den Transportweg des Rheins ganz und gar. So durchaus verkettet waren am Ende des 18. Jahrhunderts die verkehrshemmenden Mißbräuche, daß es unmöglich schien, Reformen durchzuführen.

Der Rhein, ein natürlicher Transportweg, war zu einem unnatürlichen Verkehrshindernis geworden.

Da, im tiefsten Tiefstand, brausten auf einmal die Akkorde der französischen Revolution heran, wie ein reinigendes Gewitter. Der deutsche Strom war ein Grenzweg geworden. Die Handlungsvorstände

von Köln und Mainz verlangten zwar, von den neuen Behörden, daß nicht nur das Stapelrecht für beide Städte aufrecht erhalten, sondern, daß es noch verschärft werde. Vergebens! Die Revolution hatte für solchen Egoismus absolut kein Verständnis. Das Stapelrecht wurde und blieb abgeschafft.

Es war ein Lieblingsgedanke Napoleons, durch ein großes Kanalnetz die Ströme Europas zu verbinden. Es wurde ein Kanal von Magdeburg nach Celle mit Benutzung der Aller geplant, eine andere Kanallinie war von Magdeburg nach Hannover und Minden projektiert. An letzterem Orte wollte man einen Rhein-Weser-Kanal treffen, dieser wieder sollte mit einem Hunte-Ems-Kanal in Verbindung gesetzt werden. Außerdem wollte Napoleon die Donau mit dem Rhein verbinden und einen Kanal über Oldenburg nach Hamburg-Lübeck bauen, ferner sollte Leipzig mit der Elbe durch einen Kanal verbunden werden. Man sieht, der vielgehaßte Erbfeind Napoleon hat es mit der Förderung des Handels und Verkehrs in Deutschland ehrlicher gemeint, als alle die nationalpatriotischen preußischen Junker am Anfang des 20. Jahrhunderts. Wie modern doch heute die hundertjährigen Pläne des großen Korsen klingen, aber sie sind leider heute dank dem preußischen Landtag noch immer nicht verwirklicht.

Freilich den Rhein von allen Abgaben und Zöllen zu befreien, ihn also wirklich frei zu machen, dazu ließ man dem Franzosenkaiser keine Zeit. Nachdem die Verbündeten in Paris eingezogen, waren Köln und Mainz die ersten, die das Stapelrecht wieder einführten.

Wie eine böse Macht walteten auch die Schiffergilden auf dem Rhein. Von den drei zugelassenen Gilden, war mit der Zeit die mächtigste, die niederrheinische, ganz in die Hände der Holländer gekommen. Diese Gilde ließ dann keinen Ausländer, also keinen Deutschen, mehr zu; sie behandelte die Schifferstellen als fundierte, vererbliche Rechte. Auf 8300 Last holländischer Gildeschiffe kamen 1816 nur 700 Last preußischer Schiffe. Möglichste Verteuerung der Warentransporte, möglichst langsamer Umsatz, war der oberste Grundsatz dieser Schiffergilde. Von Antwerpen bis Köln brauchte das Gut zwei bis drei Monate Transportzeit; die Holländer nutzten ihr Schiffahrtsmonopol so aus, daß ein Bericht der Kölner Handelskammer versichert: „Nicht selten führe solch ein Schiffer auf dem Verdeck eine Equipage mit sich, um während der Fahrt mit den Seinen spazieren zu fahren". Ueber die Frage, ob man sein Schifferrecht wie eine Apothekerkonzession verkaufen dürfe, konnten die deutschen Gerichte sich im Jahre 1821 nicht einigen. Dabei hielten die Herren Schiffszünftler sehr auf billige Arbeitslöhne und verfehlten nicht, ganz wie unsere modernen Kapitalisten, die „teuren" einheimischen Knechte wegzuschieben, um dafür billigere Ausländer zu engagieren. Als 1821 die rheinischen Schiffsknechte die Forderung aufstellten, daß wenigstens zwei Drittel Einheimische auf den Schiffen beschäftigt werden sollten, antwortete ihnen die Kölner Bürgermeisterei: Diesem Begehren könne ohne Eingriff in die Rechte der Dienstherren nicht entsprochen werden, denen es freistehen müsse, ihre Hilfskräfte zu wählen, wie sie wollten. Die reiche Gildekasse war nur für die Meister da. Im Jahre 1816 hatten Steuermänner und Schiffsknechte die Absicht, eine Hilfskasse zu gründen. Die Behörden förderten dieses Unternehmen in ihrer Art, da solche Kasse „für die oft in wahrer Dürftigkeit schmachtende Menschenklasse sehr heilsam werden könnte", und der Bürgermeister von Mainz redete dieser Kassenbildung das Wort „weil sich sonst diese Volksklasse im Vertrauen auf das Armenhaus nicht herbeilassen würde, in Zeiten des Verdienstes einige Notpfennige zurückzulegen."

Durch ihre Kurzsichtigkeit und Verkehrsfeindlichkeit zwangen die Gilden die preußische Regierung im Jahre 1827 die Gewerbefreiheit für

Schiffer durchzuführen. Die Gesamtzahl aller Schiffer des rheinischen Stromgebiets stieg von 1318 im Jahre 1813 auf 1933 im Jahre 1826.

Das Schleppen der Schiffe bergwärts besorgten die sogenannten Halfleute, die ebenfalls in einer Zunft organisiert waren. Diese Halferer arbeiteten wie die Schiffer nach einer Rangordnung, die besagte, daß ein Mann erst dann einen Auftrag annehmen dürfte, wenn an ihm die Reihe war. Der Mietlohn für ein Pferd betrug von Mainz bis Frankfurt 4 Fl., bis Speyer 12 Fl. Hinter Speyer hörte der Leinpfad auf. Bei Schröck wurden höchstens 200 Zentner in ein Boot geladen; 56 Menschen spannten sich vor, ihr Weg führte sie oft durchs tiefe Wasser; dann gelangte man bei gutem Wind in acht, bei widrigem in 14 Tagen nach Straßburg. Dieser menschliche Motor ist gewiß nicht billig und rentabel gewesen.

Statt der Zölle hatte man auf dem Rhein das Oktroi eingeführt und zwar in solcher Höhe, daß es jede Weiterentwicklung der Schiffahrt hinderte. Von Emmerich bis Straßburg mußten für die Last gleich 2 Tonnen 80—83 Fr. Oktroi bezahlt werden. Das preßte den Kaufleuten den Notschrei aus: „Was kann uns die Gunst des Klimas, des Bodens, der Gewerbefleiß, der Besitz des herrlichsten Stromes nützen, wenn die Ketten nicht gesprengt werden, die ihn und uns fesseln.“ Daß der preußische Fiskus mit der Erhebung seines Oktrois allen anderen Staaten voranging, brauchen wir nicht besonders zu betonen. Im Jahre 1817 rechnete die Kölner Handelskammer glaubhaft nach, daß bei einem Verkehr von 1 720 562 Zentner im Werte von 81 774 144 Fr. von Holland nach Köln in Holland allein 5 651 803 Fr. überflüssiger Unkosten erwuchsen. Ein Kölner Weinhändler zahlte für 33 Gebinde Wein in den Niederlanden 172 Fl. Gebühren, Oktroi und Fracht, für die Strecke Amsterdam — Köln 200½ Fl. Man kann danach berechnen, wie teuer der Mann den Wein verkaufen mußte.

Hermann konnte 1822 im Durchschnitt der Jahre seit 1816 rechnen, daß von den auf dem Rhein versandten Waren dem Wert derselben nach auf die Kolonialwaren 61 pCt., die Steinkohlen 10 pCt., das Holz 10 pCt., Wein und Mineralwasser 5 pCt., Getreide 2 pCt., Salz 1 pCt., alle Fabrikate 11 pCt. kamen. Der gesamte Schiffsverkehr im Kölner Hafen betrug 1819: 6 380 960 Zentner und im Jahre 1829: 7 214 600 Zentner.

So sah es mit der Rheinschiffahrt aus, als die Dampfmaschine einzugreifen begann. Bereits 1816 sah der Rhein das erste Dampfboot, die „Kaledonia“. Indes dieser Versuch mißlang. Seit dem Jahre 1822 bemühte sich die Kölner Handelskammer ernstlich, auf dem Rhein einen Dampferverkehr zu Wege zu bringen. Im Frühjahr 1825 kam der erste leistungsfähige Antwerpener Frachtdampfer nach Köln. „James Watt“, so hieß das Schiff, hatte zur Fahrt 72 Stunden exkl. der Aufenthalte gebraucht. Nicht lange dauerte es, und auch der erste Schleppdampfer, der „Herkules“, fuhr den Rhein hinauf. Nun fuhr es den verzopften Schiffergilden wie Feuer in die Glieder. Die Mainzer Behörde hatte im März 1826 der dortigen Gilde die Frage vorgelegt, inwieweit die Anwendung der Dampfschiffe auf dem Rhein zum Schleppen und zum Gütertransport geeignet und wie ihre Einrichtung mit möglichster Schonung des Nahrungsstandes der bestehenden Schiffergilden nutzbar zu machen sei. Die Schiffer antworteten, der Mittelrhein eigne sich nicht für die Dampfschiffahrt; sie verlangten von vornherein die Beschränkung der Dampfschiffahrt und nur vorläufige Zulassung auf ein Jahr, „denn traurig wäre es, wenn der erhoffte Zweck nicht erreicht, das endliche Resultat nur der Ruin zahlreicher Familien sein würde, und man am Ende dennoch zur seitherigen Ordnung zurückkehren müsse.“ Ein Jahr darauf hatte die Dampfschiffahrt schon ihr Können bewiesen.

Schon nach zwei Jahren konnte die Kölner Handelskammer berichten: „Durch die ungeahnte Frequenz der Fremden, besonders der Engländer, hätte sich der Wohlstand der ganzen Provinz gehoben. Die Anzahl der Fremden habe sich seit der Einrichtung der Dampfschiffahrt London — Mainz verzehnfacht und die Hälfte der Passagiere seien Engländer. Das alte rheinische Wirtshaus begann sich umzugestalten zum Hotel. Der Gastwirt Disch in Köln, ein Hauptaktionär der neuen Dampfschiffahrtsgesellschaft, machte die Entdeckung des Portiers und ließ mittelst eines Schiebkarrens das Gepäck der Reisenden vom Hafen in sein Haus befördern. Das erregte den Zorn der Auflader und Sackträger, der in ihrer Weise berühmten „Kölner Rabaus" dermaßen, daß sie den Portier verprügelten und auch auf die englischen Gäste einschlugen. Die ängstliche Polizei wußte sich nicht anders zu helfen, als die gefährlichen Neuerungen zu verbieten.

Die Holländer sahen mit Neid den Aufschwung der Rheinschiffahrt und die Entwicklung des rheinischen Eigenhandels und versuchten mit allen Mitteln, diesen zu schädigen. Jahrzehntelang sperrten sie den deutschen Schiffen den Zugang zum Meer. Indes die Zähigkeit der Rheinländer überwand auch dieses Hindernis. Dank der Einführung der Dampfschleppschiffahrt begannen die Frachtsätze schnell zu sinken. Von 1831 bis 1836 war die Fracht von Straßburg nach Mainz von 1 Fr. 35 Cts. zu Tal und 2 Fr. 8 Cts. zu Berg, auf 1 Fr. 16 Cts. und 1 Fr. 43 Cts. gesunken. Auf der Strecke Mannheim — Amsterdam war die Fracht von 4 Fr. 58½ Cts. auf 3 Fr. 21½ Cts. gefallen. Durchschnittlich betrug die Verminderung der Transportkosten zu Tal 33 pCt., zu Berg 28 pCt., was einer Gesamtsumme von etwa 3 Millionen Fr. pro Jahr entsprach.

Im Jahre 1831 wurden durch die Rheinschiffsakte des Wiener Kongresses die Stapelrechte der Uferstädte gänzlich aufgehoben. Sofort hob sich der Schiffsverkehr auf dem Rhein ganz bedeutend. Groß war der Schrecken der Kölner, als die Dampfschiffe, ohne vorzulegen, immer an der Stadt vorbeifuhren. Die Spediteure fanden sich besonders benachteiligt. Auf dem Rhein entwickelte sich nunmehr eine allgemeine, mörderische Konkurrenz. Bald bestand kein Zweifel mehr, daß die alten Gildenschiffer schließlich die Zeche zahlen mußten. Auch ein Verbot des Kölner Schiffahrtsvereins an seine Mitglieder, sich von Dampfern schleppen zu lassen, nutzte nichts, obwohl die Schiffer selber gerne den Leinzug bevorzugten. Der Segelschiffsverkehr ging eben für die Ansprüche des Handels viel zu langsam, die Rangfahrt brauchte von Rotterdam bis Köln 10—20, von Amsterdam 14—30 Tage. Dabei schwankten die Frachtsätze sehr, weil die Pferdehalferer oder Leinenwärter bei gutem Geschäftsgang 30—35 pCt. aufschlugen. Gebieterisch verlangte der Wasserverkehr das neue leistungsfähige Transportmittel. Zwar waren die alten plumpen Kastenschiffe der Holländer verschwunden, leichtere Schiffsformen waren im Gebrauch, dafür war aber auch die Ladefähigkeit geringer geworden. Auf Masten und Segel wollten die Schiffer, die bisher ungehemmt durch Brücken den Rhein befuhren, nicht verzichten; betrachteten sie doch das Schleppen nur als Ergänzung des Segelns. Da kamen die eisernen Schleppkähne, um der Segelschiffahrt den Garaus zu blasen.

Noch immer hofften die alten Gildenschiffer auf ein völliges Verbot des Dampfschleppers seitens der Regierung, natürlich vergebens. Die nächsten Jahre zeigten einen unaufhaltsamen Siegeslauf des großkapitalistischen Schiffahrtsbetriebes. Die Kölner Dampfschiffahrtsgesellschaft war 1845 bereits auf 4 Schleppdampfer, 28 eiserne Kähne und 1 Seeschiff gekommen. In einem Jahre steigerte sich der Verkehr Mannheims um eine halbe Million Zentner und neue Dampfschiffgesellschaften bildeten sich in Frankfurt, Düsseldorf und

Ruhrort. In einem Jahrzehnt verdoppelte sich der Gesamtverkehr in den deutschen Rheinhäfen.

Noch war der Kampf zwischen Segel und Dampf auf dem Rhein nicht entschieden, als in Köln Karl Marx auftrat und den utopischen Sozialismus zur Wissenschaft auszubauen begann. Marx erklärte mit dem ihm eigenen Scharfblick die Expropriation der Kleinschiffer durch die Großen notwendig im Interesse der ökonomischen Entwicklung; die Massen wollten aber davon nichts wissen. Sofort beim Ausbruch der Revolution im Jahre 1848 wurden die Schlepper auf dem Rhein von den aufgeregten Volksmassen angehalten und zur Umkehr gezwungen. Als sie dann wiederkehrten, fuhr man an einzelnen Stellen des Ufers Kanonen gegen sie auf, und nur als improvisierte Kriegsschiffe konnten sie schließlich ihre Fahrt fortsetzen. Die rheinischen Segelschiffer hielten am 18. April 1848 zu Köln eine Versammlung ab, in der sie die Nationalversammlung aufforderten, „in dem Kampf des arbeitliebenden Mittelstandes gegen die Geldaristokraten des 19. Jahrhunderts Partei zu ergreifen für die Arbeit gegen das Kapital, gegen die schiffahrttreibenden Handelsleute im Dienste des Mammons." So beschlossen dieselben Schiffer, die, wie wir gesehen, ihre Steuermänner und Schiffsknechte beinahe verhungern ließen. Aber nicht genug dessen. Man forderte Aufhebung und ewiges Verbot aller Aktiengesellschaften und sonstiger auf große Kapitalien basierter Schiffsunternehmungen, Verbot aller eisernen Kähne, Verbot des Gütertransports auf Dampfern, und die Masse der Arbeiter unterstützte diese Petition, indem sie tausende von Unterschriften dazu hergab.

Stolz und vornehm antworteten die Dampfschiffahrtsgesellschaften darauf: „Es ist der alte Kampf der Ritterburgen gegen das Pulver, der Schreiber gegen die Buchdruckerei, der Handwerker gegen die Maschinen, der Lohnkutscher gegen die Eisenbahnen, aber die Weltordnung will weder Stillstand noch Rückschritt. Gegen die Verblendung, gegen die Beschränktheit, gegen die Anmaßung, die uns bedrohen, berufen wir uns auf das Recht der Freiheit, der Intelligenz, des Fortschritts, der steten Vervollkommnung. Die Verteidiger des Alten prophezeien immer den Untergang der Familien, wenn das Neue nicht untersagt und beschränkt werde. Das Neue blieb stets aufrecht, breitete sich aus und die Familien gingen nicht unter."

Der Dampf hatte bereits die endgültige Herrschaft auf dem Rhein angetreten. Die Schiffahrtsgesellschaften repräsentierten ein Kapital von 4 066 000 Taler, wovon 1 350 000 Taler auf die Schlepper, 1 102 000 auf 102 eiserne Kähne, der Rest auf 400 Kohlenschiffe kam. Die Bemannung betrug 2804 Mann. Dagegen kamen von deutschen Rheinschiffern tatsächlich nur noch 61 in Betracht, deren Schiffe etwa 150 000 Taler Wert darstellten. Dennoch verlangten die Schiffer, die Gesellschaften sollten die eisernen Kähne versteigern, die Schlepper sollten sich in die Rangfahrten einreihen. Das Oktroi sollte nur für Segelschiffe aufgehoben werden, nicht für Dampfer.

Aller Kampf gegen das Neue nützte nichts und allmählich verschwanden Segel und Masten vom Rhein. Die Rangfahrten verkümmerten ganz und gar. Der Kölner Handelskammerbericht vom Jahre 1860 hielt ihnen die Leichenrede: „Mit dem Eingehen dieser Fahrten wird das letzte, aus der Vorzeit stammende Band genossenschaftlicher Organisation des Segelschifferstandes zerrissen."

Seit 1848 hatte sich die Existenzbedingung der gesamten Schiffahrt verschoben. Das Aufkommen der Eisenbahnen schuf eine drückende Konkurrenz. Durch die badische Eisenbahn wurde Mannheim jetzt der unbestrittene Stapelplatz des Rheinverkehrs. Die Frachtsätze sanken aber von 40 Pf. auf 2,2 Pf. pro Tonnenkilometer. Die Elsasser Bahn hatte die Schiffahrt von Mannheim nach Straßburg unterdrückt. Ebenso rasch erlag die Schiffahrt der Eisenbahn auf den Nebenflüssen, die Neckar-

und die Mainschiffahrt Bamberg—Schweinfurt wurden ob der Eisenbahnkonkurrenz eingestellt. Im Jahre 1859 hatte der Verkehr der neun größeren Rheinhäfen um 2 608 546 Zentner abgenommen. So wirkten die Eisenbahnen scheinbar vernichtend auf den Wasserverkehr, in Wirklichkeit dienten sie seiner Förderung und waren die direkte Ursache seiner späteren Blüte. Der zeitweise Rückgang der Schiffahrt zwang die Regierungen zur Aufhebung der Zölle, und erst jetzt wurde der vielbesungene freie deutsche Rhein wirklich frei. Der Sturm des Jahres 1866 hatte mit dem Staate Hessen-Nassau auch den letzten Rest der Rheinschiffahrtsgebühren hinweggefegt. Und die neue deutsche Reichsverfassung untersagte die Erhebung irgendwelcher Gebühren für die Benutzung natürlicher Wasserstraßen. Im Jahre 1869 wurde in Berlin der „Zentralverein zur Hebung der Kanal- und Flußschiffahrt gegründet und nun begann ein Aufschwung der deutschen Binnenschiffahrt, den kein Mensch den Mut gehabt hätte, vorauszusagen.

Die Wasserstraßen nahmen jetzt erfolgreich die Konkurrenz mit den Eisenbahnen bei dem Transport von Massengütern auf. So betrug der Getreideverkehr Mannheims im Durchschnitt der Jahre 1875—77 auf der Bahn 79 953 Tonnen, die Anfuhr zu Wasser 73 318 Tonnen, dagegen war der Wasserverkehr im Durchschnitt der Jahre 1896—98 in demselben Artikel auf 832 000 Tonnen gestiegen, während der Gesamtverkehr auf der Bahn sich auf 510 263 Tonnen bezifferte. Die gleiche Wandlung, nur noch in prägnanterer Form, ist bezüglich des Petroleumtransports zu verzeichnen. Im Durchschnitt der Jahre 1875—1877 empfing Mannheim zu Wasser 6474 Tonnen, per Bahn 4146 Tonnen, 1896—98 dagegen kamen per Bahn 4851 Tonnen, zu Wasser dagegen 120 333 Tonnen an. Es war vor allem die größere Billigkeit des Wassertransports, die diesen wieder zum Aufstieg brachte. Diese Billigkeit hatte wieder ihren Grund in der fortschreitenden Schiffstechnik. Es kostete ein großer, moderner, eiserner Rheinschleppkahn von 2000 Tonnen Ladefähigkeit 1898 etwa 90—95 000 Mk., die Ausrüstung einbegriffen, die Tonne Laderaum also 45—48 Mk. Dagegen kostete ein Güterwaggon von 10 Tonnen Tragfähigkeit etwa 2400 Mk., die Tonne Laderaum somit 240 Mk. Dazu kommt, daß das Schiff eine geringere Zugkraft beansprucht; mit 1 Meter Geschwindigkeit in der Sekunde zieht ein Pferd auf den Schienensträngen einer ebenen Eisenbahnstrecke 15, auf horizontaler Wasserfläche 60—100 Tonnen. Im Emskanal werden für Stückgüter 1,5 Pf. pro Tonne und Kilometer bezahlt, auf der Strecke Stettin—Berlin 1,0—1,6 Pf. für Holz, 2,1—3,3 Pf. für Stückgüter, auf den Eisenbahnen dagegen 6—11 Pf. Das sind aber zum Teil künstliche Wasserläufe. Auf der Elbe und dem Rhein werden die Güter heute für 0,8—0,6 Pf. pro Tonnenkilometer gefahren.

An der Elbe herrschten am Anfang des 19. Jahrhunderts dieselben traurigen Zustände wie am Rhein. Namentlich seitens des Lüneburger Staates wurde die Schiffahrt derart gehemmt, daß der Warentransport nach der Oberelbe eine ganze zeitlang den Landweg über Lüneburg benutzen mußte. Südlich von Magdeburg wurde die Elbe wieder durch das Leipziger Stapelrecht gesperrt. Hamburg und Magdeburg schlossen einen Bund zur Förderung des Elbverkehrs. Als Stapelstreitigkeiten zwischen Frankfurt a. O. und Stettin ausbrachen, wurde die ganze untere Oder eine Zeitlang gesperrt. Inzwischen war der Spree-Oderkanal erbaut worden. Aller Schiffsverkehr Schlesiens und Brandenburgs zog sich nun nach Hamburg. Zwischen Preußen und Hamburg wurde schließlich eine sogenannte Reihenfahrt der Schiffer vereinbart, bedungen war, daß jeder an der betreffenden Fahrt beteiligte Schiffer nur dann eine Ladung aufnehmen durfte, wenn er an der Reihe war. In den Jahren 1740—45 war der Finow- und der Plauensche

Kanal erbaut und so eine zweite Verbindung zwischen Oder und Elbe geschaffen worden. Nachdem in Magdeburg hohe Zölle eingerichtet worden waren, nahm der Handel seinen Weg über den Harz nach Leipzig und die Elbe verödete und verwilderte wieder. Der bekannte Wiener Kongreß schuf eine Erleichterung; er verminderte die Zollstätten an der Elbe von 35 auf 14. Preußen, Oesterreich, Sachsen und Hamburg erklärten sich für vollständig freie Schiffahrt, dagegen wollten Hannover, Lauenburg und Mecklenburg den Elbverkehr möglichst für fiskalische Zwecke ausbeuten. Endlich 1870 hörten alle Elbzölle auf.

Die ersten Regulierungsarbeiten des Stromes wurden 1840 in Angriff genommen und schritten in kaum merkbarer Weise vorwärts. Noch 1869 war an vielen Stellen nur eine Fahrwassertiefe von 45 Zentimeter zu verzeichnen. Für die Verbesserung des Flußlaufes wurden seitens der beteiligten Staaten bis 1885 67 Millionen Mk. aufgebracht, deren Zinsen sich in folgenden Zahlen wiederspiegeln: Das Gewicht der Bergtransporte betrug: 1814: 21 000 Tonnen, 1821: 63 000 Tonnen, 1841: 177 000 Tonnen, 1851: 300 000 Tonnen, 1870: 390 000 Tonnen, 1885: 1 000 000 Tonnen, 1891: 1,700 000 Tonnen, 1898: 2 258 000 Tonnen, 1905: 3 387 000 Tonnen.

Ueber die Entwicklung des Verkehrs auf deutschen Wasserstraßen geben die Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reiches ein genaues und anschauliches Bild. Wir greifen nur die allerwichtigsten Zahlen heraus:

Es sind angekommen:

Ort		zu Berg Frachtschiffe	zu Berg Ladung t	zu Tal Frachtschiffe	zu Tal Ladung t
Königsberg i. Pr. . .	1882	6 008	108 000	3 985	191 000
	1895	5 613	102 000	3 370	163 000
	1905	4 236	233 000	5 242	281 000
Breslau	1890	2 416	248 000	505	42 000
	1905	2 052	357 000	728	99 000
Hamburg	1872	4 821	438 000	2 753	256 000
	1890	14 868	1 415 000	15 036	1 366 000
	1905	16 872	3 387 000	16 051	2 509 000
Magdeburg	1880	2 631	206 000	1 553	272 000
	1895	4 193	706 000	1 281	365 000
	1905	5 633	944 000	1 129	342 000
Berlin	1873	25 647	2 008 000	11 221	742 000
	1890	21 922	2 594 000	13 704	1 556 000
	1905	24 458	4 200 000	14 871	3 163 000
		Abgegangen		Angekommen	
			t		t
Bremen	1872	370	—	995	—
	1890	511	—	841	—
	1905	1 366	188 000	2 024	321 000
Mannheim (Neckar) .	1881	1 626	79 000	1 347	70 000
	1895	1 646	90 000	2 359	147 000
	1905	1 242	82 000	1 905	160 000
Frankfurt a. M. . .	1873	63	2 000	540	28 000
	1890	350	47 000	1 032	290 000
	1905	1 054	245 000	4 071	1 188 000
		Einfuhr		Ausfuhr	
Passau (Donau) . .	1883	1 047	80 000	903	47 000
	1895	842	170 00	440	44 000
	1905	885	285 000	436	61 000

		Angekommen		Abgegangen	
Ludwigshafen (Rhein)	1891	2 519	597 000	768	130 000
	1905	3 878	1 284 000	1 948	494 000
		Angekommen			
		zu Berg		zu Tal	
Mannheim (Rhein) .	1872	1 676	355 000	624	19 000
	1890	3 751	1 489 000	960	31 000
	1905	8 733	3 942 000	2 874	141 000
		Abgegangen			
	1872	2	—	490	56 000
	1890	6	1 000	1 568	290 000
	1905	767	245 000	2 556	623 000

Diese Zahlen zeigen uns eine gewaltige Entwicklung, die aber allem Anschein nach noch in ihren Anfängen ist. Der beschlossene Bau des Berlin-Stettiner Großschiffahrtskanals, des Rhein-Leinekanals, der sich in absehbarer Zeit seine Fortsetzung zur Elbe erzwingen wird, soll er wirtschaftlich nicht unrentabel werden, die geplanten Verbesserungen der Wasserstraßen zwischen Oder und Weichsel, werden zweifellos einen weiteren imposanten Aufschwung des Binnenwasserstraßen-Verkehrs herbeiführen. Das wird aber freilich nur der Fall sein, wenn dem reaktionären Junkerregiment in Preußen das Lebenslicht ausgeblasen wird. Auf Grund des Wasserstraßengesetzes von 1905 kann dem Wasserstraßenverkehr alles, nur kein gutes Gedeihen prophezeit werden. Indes, die wirtschaftlichen Verhältnisse sind immer stärker als die Menschen und die von ihnen gemachten Gesetze, sie werden auch der preußischen Reaktion die verdiente Niederlage bereiten.

Erst im letzten Menschenalter sind sämtliche deutschen Wasserstraßen in einen Zustand versetzt worden, der eine regelmäßige Fahrt mit großen Schiffsgefäßen ermöglicht. An Herstellungs- und Regulierungskosten hat Preußen allein von 1866 bis 1898 etwa ½ Milliarde Mk. ausgegeben. In der Binnenschiffahrt erfolgte eine ständige Kapitalskonzentration und diese kapitalistische Organisation scheint jetzt fast vollendet zu sein. Die Binnenschiffahrt ist wieder eine ebenbürtige Konkurrentin der Eisenbahnen geworden und an Deutschlands wirtschaftlichem Aufschwung hat sie wahrlich einen guten Anteil.

Ueber die Ausdehnung der Binnenwasserstraßen auf der Erde stehen uns leider nur sehr mangelhafte Angaben zu Gebote. Preußen hatte, nach dem Wasserstraßengesetzentwurf 8440 Kilometer schiffbare Ströme und 1520 Kilometer Schiffahrtskanäle. Rußland verfügt über 33 194 Kilometer schiffbarer Wasserläufe, Frankreich hat deren 12 200 Kilometer. Großbritannien zählt 7460 Kilometer. Die Niederlande hat 4464 Kilometer, Belgien verfügt über 2177 Kilometer, Italien über 3000 Kilometer und Oesterreich gegenwärtig 5018 Kilometer. Oesterreich marschiert überhaupt auf dem Gebiete des Wasserstraßenbaues allen Staaten voran, es hat mit vielen Millionen Unkosten die Barriere des eisernen Thores gesprengt und dadurch der Wasserstraße quer durch Deutschland und Oesterreich nach dem Orient freie Bahn geschaffen. Der Reichsrat hat bereits auch den Kanalbau von der Donau zur Oder und Elbe beschlossen und so einen direkten Nord-Süd Wasserweg geschaffen. Ob diese weitsichtigen Neuschöpfungen ihre natürliche Ergänzung in einem Rhein-Main-Donaukanal finden werden, ist freilich bei der sprichwörtlichen Verkehrsfeindlichkeit der preußischen Krautjunker noch sehr fraglich. Der tierische Egoismus dieser Menschenklasse läßt sie auf einer Kulturstufe stehen, die bereits vor mehr als 4000 Jahren die griechischen Pharaonen und der aus der Bibel bekannte Babylonier König Nebukadnezar überwunden hatten. Freilich ihrem Dünkel und eigensinnigem Trotze schreibt auch schon eine unsichtbare Hand, das „Mene teckel upharsin“ an die Wand.

Den Wert der Wasserstraßen weiß man heute mit alleiniger Ausnahme von Ostelbien in der ganzen Kulturwelt zu schätzen. Amerika baut seine natürlichen Wasserstraßen aus und plant neue. Selbst das sonst hochkonservative und kulturversteinerte China beginnt zu begreifen, daß seine Ströme und Kanäle zu Pulsadern neuen Lebens zu werden berufen sind.

Die Ströme hat uns die allgütige Natur zur Benutzung gegeben, die Kanäle sind Kunstwerke der Menschen. Das Wasser ist ein so vollkommenes Verkehrsmittel, daß es uns nicht wundern darf, wenn die Menschen sich seiner so früh bedienten. Die ersten uns bekannten Kulturvölker legten in ihren Landen große Bewässerungswerke an, deren Technik und Ausführung heute noch unser lebhaftes Staunen erregen. Dabei kamen sie wohl auf die Idee, auch für den Verkehr künstliche Wasserstraßen anzulegen. Die ersten Schiffahrtskanäle dienten zur Verbindung von Strömen, also natürlichen Wasserstraßen. Erst an der Schwelle der Neuzeit gelang es den Menschen durch Erfindung der Kammerschleuse auch Höhendifferenzen zu überwinden. Holländer und Italiener rühmen sich zugleich, diese weittragende Erfindung gemacht zu haben. Schon unter dem Pharao Ramses ist der Versuch gemacht worden, den Suezkanal zu bauen und so eine verbindende Wasserstraße zwischen dem Mittel- und Roten Meere zu schaffen und einen Seeweg nach dem Wunderlande Indien herzustellen. Ein späterer Pharao nahm die unvollendete Ausgrabung wieder auf, aber die Orakelsprüche der Priester schreckten ihn schließlich von der Weiterführung der Arbeit zurück. Später vollendete Darius doch das Werk. Dieser Kanal geriet aber wieder in Verfall. Er hatte künstliche Schleusen besessen, deren Konstruktion aber der Nachwelt gänzlich verloren ging. Noch die Römer sahen den Kanal, erkannten aber seine Bedeutung nicht und wußten ihn folgedessen auch nicht auszunutzen. Als im 7. Jahrhundert unserer Zeitrechnung die Araber Egypten erobert hatten, öffneten sie die Wasserstraße von Neuem, um sie wenig später aus politischen Gründen wieder zuzuschütten. Der von uns schon erwähnte Babylonier-Herrscher Nebukadnezar ließ im Interesse des Mesopotanischen Handels zwischen Euphrat und Tigris vier Querkanäle herstellen, aber nur einer derselben besaß die genügende Tiefe, um mit Frachtschiffen befahren werden zu können. Soweit die Römer künstliche Wasserstraßen bauten, taten sie dies zumeist aus strategischen Gründen, immerhin haben sie auch am Rhein große Uferbauten ausgeführt und schließlich diesen Strom durch einen Kanal mit der Yssel verbunden. In Großbritannien fand man Reste römischer Kanalbauten, die zwei Flüsse mit einander verbanden. Auch die Chinesen haben schon im fernsten Altertum Kanäle angelegt, aber erst unter der Mongolenherrschaft wurde daselbst ein ganzes Wasserstraßennetz gebaut, deren bedeutungsvollstes Werk, der weltbekannte Kaiserkanal ist. Die Länge dieses Kanals würde quer durch Mitteleuropa reichen, er hat keine Schleusen und seine Breite und Tiefe ist äußerst verschieden. Im 18. Jahrhundert sollen auf dieser Wasserstraße 9999 Schiffe mit 200 000 Mann Besatzung den Verkehr aufrecht erhalten haben. In China darf kein Mandarin auf den Namen eines Gelehrten Anspruch machen, wenn er nicht die künstlichen Wasserstraßen seiner Heimat genau kennt. Eine ähnliche Bestimmung würde auch für die preußischen Agrarier sehr angebracht sein. Die chinesischen Binnenfahrzeuge waren von einer für die damalige Zeit ungeheuren Größe. Ihre Ladefähigkeit betrug 1200 bis 3600 Tonnen, zu ihrer Fortbewegung wurden 10—12 Pferde gebraucht. Auch im Gewürzlande Indien wurden schon im Altertum künstliche Wasserstraßen geschaffen. Im 14. Jahrhundert wurden nicht weniger als vier große Kanäle seitens der Regierung erbaut. Beim vierten Kanal, der den Indus mit dem Ganges verbinden sollte, erlahmte die Menschen-

kraft, obwohl mehr als 50 000 Arbeiter daran schufen, er blieb unausgeführt. Später wurden noch weitere künstliche Wasserstraßen, darunter der berühmte Kanal von Delhi erbaut.

Im alten Mexiko hatten lange, ehe die frommgläubigen „zivilisierten" Europäer wie Mordbrenner ins Land einbrachen, die Regierungen herrliche Kanäle erbaut und zur Schiffahrt lebhaft ausgenützt.

In Europa wurde nach dem Zusammenbruch des römischen Reiches Jahrhundertelang an Kanalbauten nicht gedacht. Wohl planten die Karolinger eine künstliche Verbindung des Rhein und Main mit der Donau durch die Regnitz und Altmühl, aber die Arbeiten kamen nicht zur Ausführung. Erst im Jahre 1390 erbaute die aufblühende Stadt Lübeck den Stecknitzkanal, um so eine Verbindung der Ostsee mit der Elbe herzustellen. Diese Wasserstraße diente der Schiffahrt ununterbrochen bis zur Eröffnung des Elb-Travekanals im Jahre 1896. Von Napoleon war dieser Kanal als ein Stück zu einer Schiffahrtsstraße von Paris bis an die Ostsee ausersehen, ehe es zur Ausführung dieser Straße kam, konnte der „Eroberer" schon auf St. Helena über seine weltbewegenden und von den Völkern unverstandenen Kulturpläne nachdenken.

Im 11. Jahrhundert begann in Italien eine lebhafte Kanalbautätigkeit, im Jahre 1460 wurde der erste Aequadukt für die Schiffahrt geschaffen. Etwa 20 Jahre darauf wurden in der Nähe von Padua die ersten Schleusen erbaut. Jetzt war es möglich geworden, die Kanäle mit fast wagerechter Sohle herzustellen und nicht allzu große Terrainschwierigkeiten mit Hilfe der Schleuse erfolgreich zu überwinden.

Das für Kanäle geeignetste und an ihnen reichste Land sind die Niederlande. Dort dienen die Schiffahrtskanäle zugleich dem Zweck der Kultivierung des Landes im umgekehrten Verhältnis zum alten Babylon, d. h. nicht zur Be- sondern Entwässerung. Die auf diesen Wasserstraßen verkehrenden Schiffe waren von jeher von ziemlichen Raumgrößen und wurden von Pferden am Leinpfad weiter befördert.

Die Franzosen haben für den Kanalbau stets mit anerkennenswertem Verständnis gearbeitet. Der erste Kanalbau wurde im Jahre 1605 in Angriff genommen und dadurch eine Verbindung der Loire mit der Seine hergestellt. Der berühmte Kanal du Midi wurde 1666 geschaffen. Diese Wasserstraße, ein Meisterwerk in seiner Ausführung, verbindet die Garonne mit der Rhone und also auch mit dem Rhein. Durch 74 Schleusen hebt sich diese Schiffsstraße auf eine Höhe von 180 Meter, dann fällt sie wieder durch 26 Schleusen bis auf 50 Meter zur Garonne.

Die Erfolge der Franzosen auf dem Gebiete der künstlichen Wasserstraßen regten auch die Russen zu ähnlichem Vorgehen an. Ein englischer Ingenieur wurde von Peter dem „Großen" für 300 Pfund Jahresgehalt zum Bau des Kanals engagiert, der den Don mit der Wolga verbinden sollte. Die Russen waren schon immer groß im Versprechen, weniger im Halten, der Ingenieur erhielt trotz aller Mahnung keinen Sold, und als er zu deutlich wurde, drohte ihm der allmächtige Zar, er werde ihm den Kopf abschlagen lassen. Da hielt es der Engländer für geraten, sein Heil in der Flucht zu suchen. Später wurde noch ein ganzes System von Kanälen geschaffen, die aber bei der russischen Lotterwirtschaft nur in ganz beschränktem Maße schiffbar, oft nur für den Floßverkehr geeignet sind. Schon lange wird eine Wasserstraßenverbindung zwischen dem Schwarzen Meer und der Ostsee erwogen, deren Länge 1600 Kilometer betragen würde. Davon würden nur etwa 400 Kilometer Kanal sein, während die übrigen dreiviertel der Strecke natürlichen Wasserläufen folgen könnten. Gegenwärtig besitzt das russische schiffbare Wasserstraßennetz eine ungefähre Länge von

80 000 Kilometer, wovon ein gutes Drittel aber nur für die Floßfahrt zu gebrauchen ist.

Die großen Seen Schwedens legten den Bewohnern dieses Landes nahe, Wasserverbindungsstraßen zu schaffen. Aber die territorialen Verhältnisse sind dort sehr ungünstige und sie waren nur mit Hilfe vervollkommneter Ingenieurkunst zu überwinden. Der Tollsätakanal stellt das großartigste an Stauwerken dar, was man bis jetzt in Europa gesehen hat. Eine Schleuse dieses Kanals hat eine Fallhöhe von 16 Metern. Alle Schleusen sind in Felsen gehauen. Schweden transportiert auf seinen Wasserstraßen zumeist Rohstoffe und Erze, Holz, Steine 2c., also Waren, die eine Aufspeicherung während der Unterbrechung der Schiffahrt durch das Wintereis ohne Schaden vertragen. Die Eisbahn der Kanäle wird auch im Winter für viele Waren, besonders Holz als Transportstraße benutzt.

Norwegen ist als vorwiegendes Gebirgsland für den Bau künstlicher Wasserstraßen schlecht geeignet. Die hervorragendste seiner Binnenschiffahrtsstraßen ist der Bandakkanal, er überwindet mittelst 17 Schleusen eine Höhendifferenz von 57 Metern. Andere künstliche Wasserstraßen Norwegens sind von nur lokaler Bedeutung.

Großbritannien hat von jeher Wert auf den Bau und die Erhaltung guter Binnenwasserstraßen gelegt. Schon 1770 begann man in Irland die fünf größten natürlichen Wasserläufe durch Kanäle untereinander zu verbinden.

Als Zugkraft wurden Pferde benutzt. Nicht ohne heftigen Widerstand seitens der britanischen Junker wurde dann in England selbst ein großartiges Kanalsystem angelegt. Das Konzessionsgesuch für die Kanallinie Manchester-Liverpool stieß im Parlament auf starke Opposition. Die Pferdetreiber setzten jedem neuen Kanalprojekte den schärfsten Widerstand entgegen, sie machten allen Ernstes den Vorschlag, keinen Kanal näher als drei englische Meilen an eine Fabrik oder einen Handelsort heranzuführen, da nur in diesem Falle die Pferdetreiber weiterhin genügende Beschäftigung fänden. Indes lockte der Erfolg des ersten Kanalunternehmens so viele Kapitalisten zu neuen Projekten an, daß alle Proteste wirkungslos verhallten. Die Erhebung von Wegzöllen nach der zurückgelegten Tonnenmeile berechnet, führte schließlich zu unerträglichen Zuständen, weil die Kanalunternehmer dadurch der geraden Linienführung möglichst auswichen und die geringsten Terrainschwierigkeiten zu großen Umwegen ausschlachteten. Es wurden in Großbritannien von 1750 bis 1830 insgesamt 106 Kanalunternehmen konzessioniert. Insgesamt besitzen die vereinigten Königreiche 3813 englische Meilen gleich 6100 Kilometer Binnenwasserstraßen natürlichen und künstlichen Systems.

Schon seit langer Zeit wurde geplant, Rom und Paris zu Seehäfen zu machen. Diese Pläne sind bis heute noch nicht verwirklicht worden. Die Konkurrentin dieser Weltstädte an der Spree, scheint ihnen jetzt in dieser Beziehung vorauszugehen; ist der bereits beschlossene Großschiffahrtsweg Stettin—Berlin erst vollendet, dann werden vor den Toren Spreeathens die Ozeandampfer erscheinen. Berlin besitzt jetzt zwei Binnenwasserstraßen nach dem Meere, die eine führt durch die Havel und Elbe nach Hamburg, die andere durch den Finowkanal und die Oder nach Stettin. Der Oder-Spreekanal und sein jüngstes Kind, der Teltowkanal, verbinden die Oder mit der Elbe. Der Verkehr auf dieser Wasserstraße hat sich innerhalb weniger Jahrzehnte mehr als verzehnfacht. Die Kosten dieser Kanäle betrugen 12 600 000 Mk., während der Großschiffahrtsweg nach Stettin auf 40 000 000 Mk. veranschlagt ist. Der Kaiser Wilhelm-Kanal verbindet die Nordsee an der Elbmündung mit dem Kieler Hafen in der Ostsee. Diese künstliche Wasserstraße bedeutet nicht nur eine Abkürzung des Weges nach der Ostsee um etwa 800 bis 900 Kilometer, sie ver-

mindert auch die Gefahren der Schiffahrt ganz enorm. Bei der Fahrt um Kap Skagen und durch den Belt gingen früher im jährlichen Durchschnitt 500 Menschenleben und 100 Schiffe im Werte von 10 000 000 Mk. verloren. Der Ertragsberechnung des Kanals wurde eine jährliche Schiffszahl von 18 000 mit 5 500 000 Tonnen Ladefähigkeit zu Grunde gelegt und die Abgabe auf 75 Pf. pro Registertonne berechnet, die nach Abzug der jährlichen Unterhaltungskosten eine Verzinsung des aufgewandten Kapitals mit 4 pCt. ergeben hätten.

Der Verkehr im Kanal betrug in Wirklichkeit im Jahre der Eröffnung vom 1. Juli 1895 bis 30. Juni 1896:

7531	Dampfer mit zusammen	1 140 578	Registertonnen,
9303	Segler „ „	365 405	„
Zus. also 16 834	Schiffe	1 505 983	Registertonnen.

Er entsprach also durchaus damals noch nicht den gehegten Erwartungen. Die Schiffszahl kam den Vorausberechnungen zwar sehr nahe, nicht aber der Rauminhalt derselben, auf den doch die Abgabegebühren basiert waren. Aber ein Jahrzehnt später waren die Berechnungen überholt. Nach den Vierteljahrsheften zur Statistik des Deutschen Reiches betrug der Verkehr im Nordostseekanal vom 1. April 1905 bis 31. März 1906:

15 562	Dampfer mit	4 694 387	Registertonnen,
15 001	Segler „	577 247	„
2 584	Schleppschiffe „	525 315	„

insgesamt also

33 147	Schiffe mit	5 796 949	Registertonnen

Ladefähigkeit. Somit wäre die Rentabilität des Kanals gesichert. Die Entwicklung der Kriegsmarine verlangt indessen eine Vertiefung und zugleich Verbreiterung des Kanalbettes, die demnächst ausgeführt werden wird.

Christoph Columbus hat einen Seeweg nach Indien gesucht, Vasko de Gama hat ihn gefunden, und Ferdinand Lesseps hat einen solchen geschaffen, wir meinen damit den Kanal von Suez, der das Rote mit dem Mittelländischen Meere verbindet.

Seit Jahrtausenden geplant und vor Jahrtausenden schon in primitiver Form ausgeführt ist dieser Seeweg nach Ostasien endlich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts Wirklichkeit geworden. Nicht weniger als 20 000 ägyptische Landarbeiter waren im Frohndienste von 1859 bis 1864 bei diesem Wasserstraßenbau tätig. Als sich die Frohnarbeit nicht mehr rentierte, da traten an ihre Stelle Baggermaschinen, die ein Meisterwerk der Technik für die damalige Zeit waren. Der Bau litt unter den klimatisch ungünstigsten Verhältnissen; allein 1600 Kamele wurden täglich gebraucht, um nur den Trinkwasserbedarf zu decken. Am 16. November 1869 endlich war das Riesenwerk vollendet und konnte dem Verkehr übergeben werden. Die durchschnittliche Tiefe des Kanals beträgt gegenwärtig 9, seine Breite 60 bis 100 Meter. Schon im Frühjahr 1884 und seitdem fast ununterbrochen mußten Erweiterungsarbeiten vorgenommen werden, um der Entwicklung des Verkehrs Genüge leisten zu können. Durch den Kanal von Suez ist der Wasserweg nach Ostasien und Australien ganz wesentlich abgekürzt. Die erzielte Zeitersparnis beträgt für Schnelldampfer 15 bis 22, für Fracht- und Segelschiffe 27—40 Tage. Demgemäß ist auch ein gewaltiges Aufsteigen der Zahl der, diese Wasserstraße passierenden Schiffe zu konstatieren. Im Jahre 1870 passierten den Suezkanal 489 Schiffe mit 435 900 Brutto-Tonnengehalt, im Jahre 1898 dagegen 3505 Schiffe mit 9 238 603 Netto-Registertonnen Ladefähigkeit.

„Läge es nicht überhaupt außerhalb menschlichen Könnens, so möchte doch die Strafe des Himmels für die Vermessenheit zu befürchten

sein, die göttliche Anordnung verbessern zu wollen," so argumentierte der Jesuitenorden gegen den Plan, den Atlantischen mit dem stillen Ozean, durch einen Kanal in der Landenge von Panama zu verbinden. Die Jesuiten haben ihr Ziel nicht erreicht. Zwar knüpft sich keine Ruhmesgeschichte an den Bau des Kanals von Panama, Lesseps Genie ist daran gescheitert, die französischen Spießbürger haben Millionen dabei eingebüßt, aber gebaut wird er doch, und nur wenige Jahre trennen uns noch von der Eröffnung des Riesenwerkes, das dem Weltverkehr neue Bahnen weisen wird.

So überwindet menschlicher Scharfsinn alle Hindernisse, die der Völkerverbindung entgegen stehen. Die Wasserstraßen waren von ausschlaggebender Bedeutung für den Welthandel und Völkerverkehr im Altertum und Mittelalter, sie haben diese Bedeutung auch in der Neuzeit trotz der kolossalen Entwicklung der Eisenbahnen oder richtiger gesagt, infolge derselben beibehalten. Den Stand der Kulturhöhe eines Staatsgebildes erkennt man mit hoher Sicherheit an den Ausgaben, die es für den Bau künstlicher Wasserstraßen aufwendet, weil nur die billige Transportkraft des Wassers im stande ist, jene Massengüter zu befördern, die die Eisenbahnen auf Grund ihrer verhältnismäßig teuren Anlage- und Unterhaltungskosten nicht mehr zu befördern imstande sind. Als Betriebskraft auf Binnenwasserstraßen ist der tierische Motor ganz, der Luftmotor schon halb ausgeschaltet, auch Hans Dampf hat die höchste Höhe seiner Entwicklung bereits überschritten; alle werden abgelöst durch eine Naturkraft, die der Mensch erst in neuerer Zeit zu zähmen und zu verwerten verstand, durch die Elektrizität. Der elektrische Treidelbetrieb am neuen Teltow-Kanal, er stellt uns die neueste und vollkommenste Zugkraft dar, über welche die moderne technische Entwicklung verfügt.

Im Lokalverkehr dienen elektrische Motore als Zugkraft, an die Stelle der von Menschen fortbewegten Stein- und Kohlenzille tritt der moderne elektrisch betriebene Motorkahn, ergänzt durch den Motorkrahn, der als elektrischer Hafenarbeiter die ehemals für Menschenkraft schwersten und gesundheitsschädigenden Arbeiten spielend bewältigt. Im Dienste des Menschen, für den Menschen.

Ueber den Ozean.

Den Alten war der Ozean ein unüberbrückbares Verkehrshindernis, der Neuzeit ist er zur Verkehrsbrücke geworden. Die Benutzung der Meeresstraßen reicht weit ins graue Altertum hinauf. Nach Gretz soll es schon um die Zeit des 4. Jahrtausends vor unserer Zeitrechnung einen Schiffsverkehr zur See gegeben haben. Inschriften bezeugen, daß schon 2300 vor Christi eine ägyptische Flotte nach dem Punalande kam. Indes eine weltgeschichtliche Bedeutung als Seefahrer erlangten erst die Phönizier. Sie befuhren das Mittelländische und das Rote Meer und wagten sich selbst auf den Ozean hinaus. Gelehrige Schüler der Phönizier in der Seeschiffahrt waren die Griechen. Namentlich Athen gewann eine große Bedeutung als Seemacht. Die Römer wurden erst durch die punischen Kriege auf die Bedeutung der Seefahrt hingewiesen, sie haben sich dann besonders um die Bekämpfung des Piratentums verdient gemacht. Die Nordgermanen, gewöhnlich Normannen genannt, durch die Natur Skandinaviens auf die Seefahrt trefflich vorgeschult, — betätigen sich nicht als friedliche Handelsfahrer, sondern gingen auf Raub und Eroberung aus. Am Ende des achten Jahrhunderts kamen sie nach England und Irland, um diese Länder auszuplündern. Im 9. Jahrhundert erreichten norwegische Seefahrer Island, im 10. Jahrhundert dann auch Grönland und um das Jahr

1000 entdeckten sie Nordamerika. Die dortigen Ansiedlungen gingen aber wieder zu Grunde und im Laufe der Jahrhunderte gerieten die Ozeanfahrstraßen der Wikinger in Vergessenheit.

Zur Fortbewegung der Schiffe diente in erster Zeit die menschliche Kraft allein; später lernte man den Wind als Vorspann benutzen. Es ist noch nicht klargestellt, welchem Volke die Erfindung des Ruders und welchem die des Segels zuzuschreiben ist. Im ägyptischen Terrassentempel von Dur-el-bah'esi aufgefundene Skulpturen zeigen uns eine Anzahl von Seeschiffen aus dem 17. Jahrhundert vor unserer Zeitrechnung, auf denen sowohl Ruder als Segel zur Verwendung gelangt sind. Aber erst die Phönizier lernten sich durch Beobachtung der Himmelszeichen orientieren und konnten sich weiter aufs Meer hinauswagen. Sie richteten danach ihren Kurs ein und schufen so die erste wirkliche Steuermannskunde. Die Lenkung der Schiffe erfolgte durch zwei entsprechend gestaltete Räder. Die Griechen benutzten zur Fortbewegung ihrer Seefahrzeuge Ruder und Segel, die Kriegsschiffe wurden fast ausschließlich durch Ruderer fortbewegt, die in drei übereinander arrangierten Reihen saßen. Als Alexander der Große starb, stand der Schiffsbau in Alexandrien schon in Blüte. Damals war es auch, als das gewaltige Lastschiff „Alexandria" nach den Anleitungen des Mathematikers Archimedes erbaut worden ist. Das von diesem Gelehrten aufgestellte hydrostatische Grundgesetz gab die Grundlage für die Lehre vom Auftrieb und dem Gleichgewicht der schwimmenden Körper. Zweifellos hat diese Theorie auf den Schiffbau fördernd eingewirkt. Trotzdem vermochte sich die Seefahrt nicht weiter aufzuschwingen. Jahrtausende hindurch ist sie stationär geblieben, ja vielfach noch zurückgegangen.

Ueber die Bauart der Wickinger-, (Normannen) Schiffe geben wertvolle Funde im Moor von Schleswig, sowie ein im Sandefjord Norwegens aufgefundenes, ziemlich erhaltenes Fahrzeug guten Aufschluß. Letzteres Schiff ist 25 Meter lang, fünf Meter breit und führte 32 Ruderriemen. Es ist aus Spanten und Planken, ganz ähnlich unseren Holzschiffen, zusammengebaut. Die Schiffsform ist vorn und achtern scharf gehalten, die Vor- und Achtersteven sind stark gewölbt und überragen die Bordwand um etwa einen Meter. Zum Steuern diente ein zur Seite des Hinterschiffes an einen Vorsprung der Außenhaut gelagertes Ruder, so daß mit Hilfe desselben die Segelfläche beträchtlich vergrößert werden konnte. Die Takelage beschränkte sich auf Mast und Quersegel. Außer den Ruderern betrug die Besatzung der Wickingerschiffe 30 bis 70 Mann; zum Schutze der Ruderer dienten Schilde, welche am Schanzkleide aufgestellt waren. Drei, vier Jahrhunderte später finden sich schon größere Schiffe mit höherem Freibord, einem Kastell auf dem Vorschiff, einer erhöhten Hütte achtern, sowie einer größeren Takelage, welche sich auf 3 Masten verteilt. Die Masten trugen im Top Mastkörbe zur Aufnahme der Wache. Die Segel wußte man bereits so einzurichten, daß man bei seitlichem Winde fahren konnte. Nunmehr wurden dieselben fast ausschließlich zur Fortbewegung der Schiffe verwandt.

Die räuberischen Ueberfälle der Wickinger zwangen die nordischen Städte zu ihrem Schutze einen Bund zu schließen, es entstand die Hansa. Die hanseatischen Koggen waren ähnlich wie die Normannenschiffe gebaut. Sie besaßen vorn und hinten kastellartige Erhöhungen, auf denen später zu Beginn der Neuzeit die Kanonen ihr Unterkommen fanden. Fahrzeuge und Segelflächen wurden stetig vergrößert; man baute Schiffe bis zu 200 Tonnen Tragfähigkeit; wohingegen das größte Schiff der Gegenwart, die „Mauretania", 43 000 Tonnen faßt. Die Lenkung der Fahrzeuge wurde durch Einbauung des Steuers in den Hintersteven verbessert.

Zu gleicher Zeit kämpften im Mittelländischen Meere die Republiken Genua und Venedig um die Vorherrschaft, bis la Bella Venetia Siegerin blieb. Die venetianischen Galeeren waren, mit niedrigem Freibord versehene, scharf gebaute Ruderschiffe bis zu 50 Meter Länge. Die Riemen besaßen eine Länge von etwa 15 Meter und wurden zumeist von 5 Mann bedient. Außerdem führten die Galeeren 2 Masten mit lateinischen Segeln. Später baute man Galeassen mit höherem Freibord und verbesserter Takelage. Nur im Gefecht wurden diese Schiffe mit Riemen fortbewegt. Größere Schiffe wurden nunmehr mit 4 Masten ausgerüstet, Fock- und Großmast erhielten Raasegel —, die hinteren Masten lateinische Segel.

Dann kam die Erfindung des Pulvers und was noch wichtiger für die Seefahrt war, die der Magnetnadel, des Kompasses. Letztere Errungenschaft ermöglichte den Spaniern und Portugiesen ihre großartigen Entdeckungsfahrten. Die spanischen und portugiesischen Karavellen, welche bei den Entdeckungen die erste Rolle spielten, waren Segelschiffe von glatten Formen, scharfem Boden und fein verlaufenden Baulinien. Mit den drei Karavellen „Santa Maria", „Pinta" und „Nina" unternahm Christoph Columbus seine erste Reise nach Indien, um dann Amerika zu entdecken. Die Besegelung der „Santa Maria", dem Flaggschiff, bestand aus Focksegel, Großsegel, Großmarssegel, einem lateinisch geschnittenen Kreuzsegel und dem Segel der blinden Raa am Bugspriet. Eigenartig war die Durchführung der Steuerpinne durch das Spiegelheck, sowie die Anwendung von 6 Gats in der Bordwand mittschiffs zum Durchstecken von Riemen.

Die Hauptabmessungen der Schiffe waren folgende:

	Santa Maria,	Pinta,	Nina.
Länge . . .	23,0 Meter	20,16 Meter	17,36 Meter
Größte Breite	6,7 „	7,28 „	5,6 „
Raumtiefe .	4,50 „	3,36 „	3,08 „
Deplazement .	237 Tonnen.		

Im Vergleich zu unseren Ozeandampfern wahre Nußschalen, haben doch Spreekähne heute schon 3—400 Tonnen Deplazement. Und mit diesen Kähnen hat Columbus es gewagt, ins gänzlich Ungewisse hinein zum erstenmal den Atlantischen Ozean zu durchqueren.

Engländer und Holländer wetteiferten bald mit den Spaniern und Portugiesen im Arrangement von Entdeckungsfahrten. Regellos durchfurchten Schiffe die Meere, um neues Land zu suchen. Kompaß und astronomische Messungen dienten zur Orientierung. Der Kampf um die Seeherrschaft nahm seinen Anfang. Das förderte gar mächtig die Schiffsbaukunst. Die Schiffe selbst erhielten größere Abmessungen, die Schiffsböden wurden zum Schutze gegen den Bohrwurm und Anwuchs mit Kupferblech beschlagen. Vor- und Hinterkastell verschwanden, an ihre Stelle traten regelrechte Decks. Die Masten erhielten Stangen zum führen. Eine bessere Einteilung der Segel, in Untersegel, Marssegel, und Bramsegel, wurde geschaffen, später wurden noch die Leesegel hinzugefügt. Von wissenschaftlichen Grundsätzen war beim Bau der Schiffe aber noch sehr wenig zu spüren. Die Schiffsbauer von damals waren geschickte Handwerker, die ihre Erfahrungen und Handgriffe stets in der Familie forterbten. Sie arbeiteten nach den Angaben der Besteller und suchten durch Auswahl guten Holzes und sachgemäße Verbindung desselben ein brauchbares Schiff herzustellen. Berechnungen zur Bestimmung des Rauminhalts und der Tragfähigkeit wurden nicht verlangt. Schiffspläne waren unbekannte Dinge. Der gelehrte Seemann Walter Raleigh war es zuerst, der eine wissenschaftliche Grundlage für die Schiffsbaukunst forderte. Die damaligen häufigen Konstruktionsfehler der Schiffe waren seiner Meinung nach nur auf das mangelhafte technische Verständnis der Schiffsbauer zurückzuführen. Er lenkte be-

sonders die Aufmerksamkeit auf den schädlichen Einfluß der Ueberschreitung des Tiefganges für das Segeln. Der Lehrer der Mathematik und Jesuitenpater Paul Hoche schrieb im Jahre 1690: „Man kann nicht leugnen, daß die für den Staat so notwendige Schiffsbaukunst, von allen Künsten die am wenigsten ausgebildete ist. Der Zufall hat bei dem Schiffsbau so viel zu sagen, daß die mit der größten Aufmerksamkeit gebauten Schiffe gewöhnlich sehr schlecht ausfallen, während jene Schiffe, die sehr nachlässig gebaut werden, oft die besten sind. So sind die großen Schiffe meistens ganz verfehlt, und unter den Kauffahrern findet man mehr gute Schiffe, als in der königlichen Flotte." Die Erzielung einer solchen Stabilität war den Schiffsbauern überhaupt ein Rätsel. Oft mußten sie sich nach Fertigstellung des Baues, durch allerhand Einbauten und Einbringen von Ballast helfen. Noch 1787 vermochten englische Autoritäten im Schiffsbau die mangelhafte Stabilität dreier Schiffe nicht zu ergründen, obwohl schon 1757 Bernouilli die Bedingungen der stetigen Stabilität in einer Denkschrift veröffentlicht hatte.

Bahnbrechend in der Schiffsbaukunst wirkte erst der Schwede Chapmaur mit seinem 1768 erschienenen Werke „Architektura navalis mercatoria", wodurch die Schiffsbautechnik in ein wissenschaftliches System gebracht wurde. Mit Hilfe der Mechanik und Mathematik konnte man nunmehr für die einzelnen Schiffsklassen Regeln ableiten, nach denen die Hauptabmessungen, die Formen und eine gute Besegelung im voraus berechnet werden konnten. Bald zeigten Schweden, Dänemark, Frankreich und Spanien sich als gelehrige Schüler, nur die Engländer schätzten noch eine Weile ihre praktischen Erfahrungen höher ein. England hatte sich besonders im Bau von Kriegsschiffen hervorgetan, seine Dreidecker beherrschten die Weltmeere.

Bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts war der Wind der einzige Motor zum Schiffsantrieb und zum Manövrieren. Versuche mit mechanischen Antriebskräften begannen im 17. Jahrhundert. Im Jahre 1681 wurde ein von Dr. Papin geschriebenes Buch veröffentlicht, welches vorschlug, den Wasserdampf zur Weiterbewegung der Schiffe zu benutzen. Papin selbst brachte seine Ideen zum praktischen Versuch, indem er in Kassel ein Räderschiff erbaute und mit demselben die Fulda hinunterfuhr. Die Mündener Schiffer aber sahen sich in ihrem Gewerbe bedroht und zerstörten in roher Weise die neue Erfindung. Papin starb im Jahre 1700, ohne der Nachwelt näheres über die Konstruktion seines Dampfschiffes hinterlassen zu haben. Der von uns schon erwähnte Gelehrte Bernouilli wollte die Schiffe mit Hilfe eines Reaktionspropellers treiben; später brachte er in Vorschlag, Schrauben statt der Windräder an jeder Seite des Schiffes wirken zu lassen und dieselben durch Dampfmaschinen oder Pferdegöpel zu drehen. Albert Euler lehrte in der Berliner Akademie 1764, zur Fortbewegung der Schiffe Ruderräder, Reaktionsrohre und Schraube zu benutzen. In England erbaute Patrik Miller das erste halbwegs brauchbare Dampfschiff, es war eigentlich nur ein Boot. Später baute derselbe Erfinder ein größeres Schiff, konstruierte aber die Schaufelräder zu schwach, so daß diese nacheinander brachen. Leider gab Miller weitere Versuche auf, mußte sie vielleicht aufgeben, weil die öffentliche Meinung seiner Erfindung durchaus nicht sympathisch gegenüberstand.

Die Franzosen nehmen für einen fast vergessenen Landsmann Jouffroy d'Albans den Ruhm in Anspruch, der erste Erfinder eines brauchbaren Dampfschiffes gewesen zu sein. Sind so auch viele Versuche vorher gemacht worden, der wirkliche Schöpfer der Dampfschiffahrt ist doch der Amerikaner Robert Fulton; denn von seiner Erfindung aus beginnt die ununterbrochene Entwicklung der Dampfschiffe, bis zu den Triumphen der Schiffsbaukunst, den modernen Ozeanriesen, die in

wenig mehr als fünf Tagen den Atlantischen Ozean durchqueren. Fulton hatte bereits in den Jahren 1802—1803 während seines Aufenthaltes in Paris ein Dampfboot gebaut, aber der Rumpf hatte sich für die schwere Maschine zu schwach erwiesen und das Boot ging in der Seine unter. Die Maschine wurde wieder gehoben und im August 1803 dampfte das kleine Fahrzeug in Anwesenheit einer Kommission der französischen Akademie, sowie zahlreicher Gelehrter stromaufwärts. Trotzdem gelang es Fulton nicht, die Unterstützung Napoleons für sein Unternehmen zu erlangen. Dagegen erhielt er von dem Staat New York das Monopol für die Dampfschiffahrt auf den nordamerikanischen Flüssen und verlegte nunmehr den Schauplatz seiner Tätigkeit in die neue Welt.

Sein Dampfer „Clermont" lief am 3. Oktober 1807 in New-York vom Stapel und verkehrte seitdem regelmäßig auf dem Hudsonfluß zwischen New-York und Albany. Interessante Angaben über diese erste Dampferlinie finden sich in einem Brief, den Fulton selber am 22. März 1809 an den bayerischen Gesandten in Paris richtete. Danach war das Boot 160 Fuß lang, 16 Fuß breit und 7 Fuß tief. Die Dampfmaschine hatte 20 Pferdekräfte und vermochte das Schiff in ruhigem Wasser 4½ englische Meile (7 Kilometer) die Stunde weit fortzubewegen. Mit Hilfe von Ebbe und Flut, die sich auf dem Hudsonfluß bis Albany hinauf erstreckten, legte das Fahrzeug aber im Durchschnitt 5 englische Meilen, 8 Kilometer, in der Stunde zurück. So brauchte der „Clermont" für die ganze Entfernung von New-York bis Albany, 160 englische Meilen oder 256 Kilometer, 32 Stunden. 100 Passagiere, deren jeder bis zu 200 Pfund Gepäck mitführen durfte, fanden auf dem Schiffe Platz. Zu ihrer Unterbringung hatte das Fahrzeug „drei elegante Zimmer, eins für Damen, zwei für Herren, nebst einer Küche, Bibliothek und sonstigen Bequemlichkeiten." Der Fahrpreis für die ganze Strecke betrug 7 Dollar (zirka 30 Mk.). Darin waren Mittagessen, Tee, Bett, Frühstück und nochmals Mittagessen eingeschlossen. „Vor Erfindung des Dampfbootes", schreibt Fulton, „hatte man zwei Arten, den Weg zu machen. Eine war mittelst des gemeinen Fahrzeugs (einer sogenannten Sloop) zu 22 Franks, welches gewöhnlich 4, ja bisweilen 10 Tage unterwegs blieb. Die Besorgnis einer so langweiligen Fahrt hielt viele Leute ab, sich dieses Fahrzeuges zu bedienen. Die zweite Art, den Weg zu machen, war mittelst der Postkutsche, wofür man 10 Dollar oder 60 Franks zahlte, außer den Nebenkosten unterwegs, so daß die ganze Ausgabe sich auf 15 Dollar oder 90 Franks belief. Das Dampfboot macht die Reiseverbindung zwischen New-York und Albany so wohlfeil und sicher, daß die Anzahl der Reisenden sich sehr schnell vermehrte. Personen, welche 150 Meilen jenseits Albany wohnen und die Zeit der Abfahrt des Bootes wissen, machen ihre Berechnung, um zur rechten Zeit in Albany anzukommen, begeben sich am Bord, kommen in New-York an, halten sich zwei Tage allda auf, besorgen ihre Geschäfte, kehren mit dem Boot zurück und sind in Zeit von einer Woche wieder zu Hause. Diese Erleichterung der Fahrt hat das Boot dem Publikum sehr beliebt gemacht.."

Diese Mitteilungen machte Fulton dem Pariser Vertreter der bayerischen Regierung zur Befürwortung eines Vorschlags, den er ihr gleichzeitig unterbreitete: er erbot sich nämlich, auf der Donau eine Dampferlinie zwischen Ulm und Wien einzurichten. Die Münchener Regierung forderte von der bayerischen Akademie der Wissenschaften ein Gutachten darüber ein, was von dem Projekt des Amerikaners zu halten sei. Im Auftrage der physikalischen Klasse der Akademie gab der Maschinendirektor Joseph Baader am 31. März 1810 das verlangte Gutachten zu Protokoll. Dieses Schriftstück gehört zu den absonderlichsten Kuriositäten in der Geschichte des Verkehrswesens. Der Sachverständige der Münchener Akademie bewies nämlich mit der Miene der Unfehlbar-

keit, daß es schlechterdings unmöglich sei, die Dampfkraft für die Zwecke der Flußschiffahrt zu verwenden.

Einige Stellen aus dem Baaderschen Gutachten wirken heute mit dem Reiz unfreiwilliger Komik. U. a. wird ausgeführt, daß die Flösse, auf denen zur Zeit Reisende stromabwärts befördert würden, „bei der Donau unstreitig das möglich schnellste und wohlfeilste Fahrwerk sind, welches durch keine Maschinerie verbessert, viel weniger ersetzt werden kann. Eine Reise stromaufwärts dagegen würde bei dem glücklichsten Mechanismus, wegen des beträchtlichen Widerstandes und der vielen Krümmungen der Donau, so langsam ausfallen, daß man denselben Weg in der schlechtesten Landkutsche ungleich schneller und wohlfeiler zurücklegen könnte. Ebensowenig wie für die Passagierbeförderung könne das Dampfschiff für den Warentransport auf der Donau in Betracht kommen.

Unser Gutachter rechnet aus, daß eine Maschine von nicht weniger als 240 Pferdekräften erforderlich sei, um ein Schiff mit der Geschwindigkeit die Donau aufwärts zu bewegen, die das Dampfboot auf dem Hudson habe. „Dies wäre aber eine Maschine von einer ganz außerordentlichen Größe, welche für sich allein mit dem für einen Tag zu ihrem Betriebe nötigen Vorrat von Holz oder Steinkohlen beinahe schon die volle Ladung des Bootes machen, und deren Bau und Unterhaltung höchst unverhältnismäßige Kosten verursachen würde." Da aber „der langsamste Gang in mechanischer und ökonomischer Hinsicht immer der vorteilhafteste" sei, so nimmt Baader für das Donaudampfboot eine Geschwindigkeit von nur 1 Fuß in der Sekunde (1¼ Kilometer die Stunde) an, so daß die Fahrt von Wien bis Ulm 40 Tage dauern würde. Um auch nur dieses Schneckenposttempo zu erzielen, ist nach Baader eine Maschine von 143 Pferdekräften erforderlich, „eine der größten, schwersten und kostbarsten, welche gebaut worden sind." Dabei könne sich aber die Sache unmöglich rentieren; denn die reinen Frachtkosten eines Zentners von Wien bis Ulm würden sich auf 21 Gulden belaufen, während bei den gewöhnlichen Schiffszügen der Zentner nur 5 Gulden inkl. Gewinn koste. Baader kommt also, indem er seine Berechnungen noch als „viel zu günstig für das Dampfboot angesetzt" erklärt, zu dem zwingenden Schluß: „daß eine Anwendung irgend einer Erfindung dieser Art, wobei die Kraft des Wasserdampfes auf einem Schiffe selbst die gewöhnlichen Züge von Pferden am Ufer des Flusses ersetzen sollte, auf der Donau und überhaupt auf jedem etwas schneller fließenden oder reißenden Strome durchaus nicht stattfinden könne." Die Beweggründe Baaders sind der bayerischen Regierung offenbar überzeugend erschienen; denn sie ist auf den Vorschlag Fultons nicht eingegangen. Die deutsche Dampfschiffahrt begann nicht auf der Donau, sondern auf dem Rhein, den 1816 im Juni zum ersten Mal ein Dampfer befuhr: die bayerische Akademie ist über diesen Hohn auf die Theorie ihres Sachverständigen sicher ganz sprachlos gewesen.

Nach dem Erfolge des „Clermont" auf dem Hudson, fanden die Dampfschiffe rasch Eingang. Fulton selbst erbaute noch den „Damologos", das erste Kriegsdampfschiff, das zum Schutze des Hafens von New-York verwendet wurde. Im Jahre 1818 wurde dann die „Savanna" gebaut, das erste Dampfschiff, das den Ozean durchquerte; es vollendete seine Fahrt von Savannah nach Liverpool in 26 Tagen, davon 18 Tage unter Dampf, die übrige Zeit unter Segel. Nun begann auch England Dampfer zu bauen und 1821 verfügte es bereits über 43 mit Dampf getriebene Fahrzeuge.

Der Oesterreicher Josef Ressel baute im Jahre 1829 ein Dampfschiff, welches von einer Schraube als Propeller getrieben wurde; das zufällige Reißen des Dampfrohres während der Probefahrt veranlaßte die kurzsichtige Bureaukratie, weitere Versuche mit dieser Er-

findung einfach zu verbieten. In England griff wenige Jahre später ein Landwirt Smith die Idee Reffels auf. Smith produzierte sein Propellerboot auf der Themse und wie so oft beim Erfinden kam auch ihm ein glücklicher Zufall zu Hilfe. Seine Schraube hatte ein einfaches Gewinde und die Länge von zwei vollen Gewindegängen, da schlug bei einer der Probefahrten die Schraube auf einen harten Gegenstand im Wasser, brach zur Hälfte ab und sofort merkte Smith, daß sein Schiff erheblich schneller fuhr. Er machte sich natürlich diese Erfahrung bei seinen späteren Konstruktionen zu Nutze. Damit war die Schiffsschraube erfunden und abermals eine große Umwälzung im Schiffsbau herbeigeführt. Im Jahre 1836 wurden in England drei größere Dampfschiffahrtsgesellschaften gegründet, welche den Verkehr über den Ozean nach Amerika sowohl wie nach Ostindien vermitteln sollten.

Die Schiffe erfuhren nun wiederum eine ganz bedeutende Vergrößerung. So hatte der „Great Western" der heute noch existierenden Cunard-Linie folgende Dimensionen aufzuweisen: Länge 64,6 Meter, größte Breite 10,7 Meter, Breite über den Radkasten 17,7 Meter, Raumtiefe 7,1 Meter, Tiefgang 4,9 Meter. Die Maschine des Schiffes hatte 400 Pferdekräfte mit einem Kohlenverbrauch von 30 Tonnen pro Tag. Diesem Schiff folgte bald der noch größere „Great Britain" mit einer Länge von 88,1 Meter, größte Breite 15,4 Meter, Raumtiefe 9,9 Meter, Tiefgang 5,8 Meter. Dieses Schiff wurde als erstes aus Eisen gebaut und erhielt eine vierflügelige Schraube, sowie eine Maschine von 1000 Pferdekräften. Bei einer Strandung des Schiffes erbrachte das Eisen den durchschlagenden Beweis für seine Verwendbarkeit als Schiffsbaumaterial. Das brachte den Schiffsbauer Brunell auf den Gedanken, ein eisernes Riesenschiff zur Bewältigung des Riesenverkehrs mit Ostindien herzustellen. Es entstand auf der Werft von Scott Russel in London, der „Great Eastern", eines der kühnsten Bauwerke des neunzehnten Jahrhunderts, zugleich ein gewaltiger Fortschritt im Schiffsbau. Die Länge dieses Schiffes betrug 207,25 Meter, die größte Breite 25,15 Meter, Raumtiefe 17,7 Meter, Tiefgang 9,14 Meter, Deplazement 27 400 Tonnen. Das Schiff hatte zwei Maschinen mit je 4000 und 3650 Pferdekräften. Der tägliche Kohlenverbrauch belief sich auf 380 Tonnen. Außerdem waren 6 Masten zum Segeln bei günstigem Winde eingerichtet. Sieben volle Jahre dauerte der Bau dieses Schiffes von 1852 bis 1859, weil sich unabsehbare Schwierigkeiten entgegenstellten. So mußte der „Great Eastern" teilweise zu Wasser gelassen werden, was seine Baukosten natürlich ungemein verteuerte. Am 17. Juni 1860 endlich begann das Schiff seine erste Fahrt von Southampton nach New-York und erreichte dieses in 11 Tagen. Doch der große Kohlenverbrauch des Schiffes machte seine Amerikafahrten, seinen Passagier- und Frachtverkehr unrentabel; es mußte seine Fahrten einstellen. Später aber fand es doch noch als richtiger Kulturfaktor seine Verwendung; es erfüllte bei der Legung der transatlantischen Kabel seinen Dienst. Schließlich wurde es im Jahre 1888 auf Abbruch verkauft. War auch der erste Wurf nicht gelungen, so hatte der Bau dieses Schiffes und die mit ihm bei den Fahrten gemachten Erfahrungen doch gelehrt, wie es besser gemacht werden mußte. Und so kam es, daß der Riese tot ist, und daß die Riesen leben.

Die Schnelligkeit der Schiffe ist seit Einführung der Dampfmaschine von Jahr zu Jahr gesteigert worden. Nehmen wir das Jahr 1815 als Ausgangspunkt an, d. h. eine Epoche, in der die Schiffsbaukunst bereits einen sehr hohen Stand einnahm und die Segler alles in allem nicht schlechter waren als heute, und als Endpunkte der Fahrt Havre und New-York. Zwischen 1815 und 1822 dauerte die Reise auf einem guten Segelschiff, dem besten, das man haben konnte, von Havre nach New-York 45 Tage, von New-York nach Havre 35. Von 1822 bis

1830 verminderte sich die Fahrzeit um 5 Tage in beiden Richtungen und von 1830 bis 1845 ging sie weiter auf 35 in der einen und 25 Tage in der anderen Richtung zurück. 1847 begann zum ersten Male ein französischer Raddampfer den regelmäßigen Dienst. Er legte die Strecke von Havre nach New-York sowohl hin als zurück in je 17 Tagen zurück. 1848 stellte das amerikanische Packetboot „United States" den Weltrekord von 15 Tagen auf. 1851 schlugen die amerikanischen Schiffe „Franklin" und „Humboldt" diesen und setzten ihn auf 14 Tage herab. 1855 brachten ihn „Filton" und „Arage" auf 13, 1860 „Vanderbildt" auf 11 Tage 12 Stunden, 1865 „Pereire" und „Ville-de-Paris" auf 10 Tage 12 Stunden. Seit 1865 wurden die französischen Dampfer von den deutschen, englischen und nordamerikanischen überflügelt. — Immerhin verringerten auch die französischen Havre-Dampfer die Fahrtdauer 1883 auf 9 Tage („La Normandie"), 1886 auf 8 Tage („La Bourgogne"), 1891 auf 7 Tage 12 Stunden („La Touraine"), 1893 auf 7 Tage („La Lorraine"), endlich 1906 auf 6 Tage 11 Stunden („La Provence"). Diese fortwährend wachsenden Geschwindigkeiten wurden mit einem im Verhältnis weit rascher wachsenden Kohlenverbrauch und entsprechenden Kohlenaufwand bezahlt. Der „Labrador" verbrannte 1875 auf seiner 11tägigen Fahrt bei 11,7 Knoten Geschwindigkeit 1150 To. Kohlen und gab 180 000 Frcs. aus. Die „Normandie" (1883, 9 Tage Fahrzeit, 15,15 Knoten) verbrannte 2350 Tonnen Kohlen und gab 280 000 Frcs. aus. Die 18,1 Knoten der „Touraine" (1891, 7 Tage 12 Stunden) erforderten 3700 Tonnen Kohlen und 358 635 Frcs., die 20 Knoten der „Lorraine" (1903, 7 Tage) 5100 Tonnen Kohlen und 468 770 Frcs., endlich die 21,5 Knoten des französischen Rekordschiffes „Provence" 6000 Tonnen Kohlen und 550 000 Frcs. Zum Vergleiche angeführt, die indes der Nachprüfung bedürfen: „Deutschland" verbrennt bei 23,4 Knoten 7200 Tonnen Kohlen und wendet für jede Reise rund 600 000 Frcs. auf. „Kaiser Wilhelm der Zweite" des Norddeutschen Lloyd braucht für 23 Knoten 8000 Tonnen Kohlen und 610 000 Frcs. Für die „Lusitania" der Cunard-Linie berechnet man bei 25 Knoten den Verbrauch auf 8500 Tonnen Kohlen und 650 000 Frcs. Daß der erwarteten großen Mehrleistung des Cunardschiffes ein verhältnismäßig nur geringer Mehraufwand entspricht, kommt daher, daß es Turbinen haben wird, während die Vergleichsschiffe mit Dampfmaschinen ausgerüstet sind. Der Preis der „Ozeanwindspiele" wächst maßlos. Die „Provence", 15 000 To. Wasserverdrängung, 30 000 Pferdekräfte, kostete 16,5 Millionen Frcs.; die „Deutschland", 23 200 Tonnen Verdrängung, 35 000 Pferdekräfte, 20 Millionen; „Kaiser Wilhelm", 26 000 Tonnen Verdrängung, 39 000 Pferdekräfte, 23 Millionen; endlich die neuen Cunardschiffe, 30 000 Tonnen Verdrängung, 45 000 Pferdekräfte, 31,25 Millionen.

Die Vervollkommnung der Schiffstechnik hat diese ungeheuren Fortschritte erzielt. Wenn man auf die Leistungsfähigkeit einzelner Dampfer näher eingeht, so läßt sich vor allem konstatieren, daß große Dampfer, abgesehen von gewissen Unglücksfällen oder einer ganz besonders stürmischen See, mit einer so exakten Geschwindigkeit laufen, daß die Fristen zwischen dem Momente, wo sie die Post in New-York an Bord nehmen, und dem Momente, wo die Post in London ankommt, fast nie mehr als höchstens 4 bis 5 Stunden differieren.

Wenn man von den schnellsten Dampfern spricht, kommen auch die transatlantischen zwischen Europa und den Vereinigten Staaten in Betracht. Von diesen haben im Jahre 1903 die größte Durchschnittsgeschwindigkeit, die beiden Doppelschraubendampfer „Wilhelm der Große" und „Kronprinz Wilhelm" vom Norddeutschen Lloyd entwickelt. Die Geschwindigkeit war so groß, daß die in New-York aufgegebene Briefpost, nachdem sie in Southampton gelandet und mit Expreßzug nach London befördert wurde, dortselbst nach 149,6 bis 154,5 Stunden ankam.

Der Dampfer „Deutschland" von der Hamburg-Amerika-Linie, der bis jetzt den Rekord der schnellsten Durchkreuzung des Atlantischen Ozeans hält, weil er die Fahrt von Sandy-Hook bis zu den Lippards in 142,4 Stunden gemacht hat, braucht bei gewöhnlichen Fahrten, bei denen er nicht die volle Geschwindigkeit entwickelt (weil das viele Kohle kostet), durchschnittlich 162,7 Stunden zur Ablieferung der Post in London (über Plymouth).

Jedenfalls sind die drei genannten Schiffe die drei schnellsten Transportdampfer der Welt.

In zweiter Reihe steht die Cunard-Linie mit den beiden Schiffen „Lusitania" und „Campania" mit einer Durchschnittsdauer von 164,1 bis 164,9 Stunden für die Ueberfahrt.

In dritter Reihe steht die White-Star-Linie mit dem

„Oceanic"	(Ueberfahrtsdauer	durchschnittlich 167,4	Stunden)
„Majestic"	„	„ 173,1	„
„Teutonic"	„	„ 186,9—191	„
„Celtic" u. „Cedric"	„	„ 205—207,3	„

Die Leistungsfähigkeit der beiden letztgenannten Schiffe hat umsomehr überrascht, als sie nur für eine Geschwindigkeit von 16 Knoten per Stunde gebaut wurden.

In vierter Reihe steht die American-Linie (Southampton) mit

„Philadelphia"	(Ueberfahrtsdauer	durchschnittlich 173	Stunden)
„St. Paul"	„	„ 177	„
„New-York"	„	„ 185,7	„
„St. Louis"	„	„ 186,6	„

In fünfter Reihe sind zu nennen einzelne Schiffe der französischen Transatlantique-Linie, deren schnellstes Schiff „La Lorraine" die Fahrt bis zu den Lippards in 173,5 Stunden zurücklegte.

Die Bestrebungen auf Verbesserungen der Schiffsmaschinen datieren schon aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts. Arthur Wolf erbaute 1804 eine doppelwirkende Maschine, bei welcher der Dampf der Kessel zunächst in einen kleinen Hochdruckzylinder eintrat, in demselben expandierte, dann in einen größeren Niederdruckzylinder übertrat um durch weitere Expansion noch einmal Arbeit zu verrichten. Die Kolben der beiden Zylinder wirkten entweder vereinigt auf eine Kurbel oder getrennt auf zwei nicht gegeneinander versetzte Kurbeln, so daß sie stets gleichzeitig auf dem toten Punkt standen, daher war die Manövrierfähigkeit und die Gleichförmigkeit des Ganges der Maschine eine ungünstige. Es wurde dann versucht, die Wolffsche Maschine derart umzugestalten, daß man den Dampf aus dem Hochdruckzylinder nicht direkt in den Niederdruckzylinder überströmen ließ, sondern eine Zwischenkammer einschaltete, wodurch es möglich wurde, die Kurbeln unter 90 Grad gegeneinander zu versetzen. Ein Deutscher, namens Röntgen, übertrug die Idee ins Praktische, indem er die aus England bezogenen Hochdruckmaschinen der Dampfer „James Watt" und „Herkules" nach dem Verbundsystem umbaute. Trotz der günstigen Erfolge dieser Maschine ging ihre Einführung zunächst nur langsam vorwärts. Erst nach der im Jahre 1858 durch Elger in Glasgow erfolgten Kuppelung mit dem Hallschen Oberflächen-Kondensator wurde die Kompoundmaschine allgemein eingeführt, weil sie im Durchschnitt 33 pCt. Kohlenersparnis erzielte. Im Jahre 1881 erfolgte dann durch Kiek in Glasgow die Einführung der dreifachen Expansionsmaschine. Seit Beginn der transatlantischen Dampfschiffahrt im Jahre 1840 mit Niederdruckmaschinen bis zur Einführung der dreifachen Expansionsmaschinen wurde der Kohlenverbrauch der Schiffsmaschinen von 2,3 Kilogramm pro Pferdekraft auf

0,65 Kilogramm herabgedrückt. Durch Einführung des Packholzes für die Wellenrohrlager im Jahre 1854, durch Steigerung der Kurbelumdrehungszahl, sowie die Verteilung der Arbeit auf 2 Schiffsschrauben, zuerst auf der „Flow" ausgeführt, waren die Wege gewiesen für volle Ausnutzung der Brennmaterialien und rationelle Steigerung der Maschinenkraft.

Im Jahre 1856 trat die Hamburg-Amerikanische Packetfahrtaktiengesellschaft ins Leben, ein Jahr später der Norddeutsche Lloyd in Bremen und nun erfolgte ein lebhafter deutscher Wettbewerb mit den englischen Schiffahrtslinien nach Amerika.

Eine interessante Zusammenstellung über die während der letzten 20 Jahre eingetretenen, großen Veränderungen im Placements- und Tonnageverhältnis der großen englischen und deutschen Schiffahrtsgesellschaften, entnehmen wir dem „Coast Seams Journal", Organ der „International Seames Union of Amerika. Die Zusammenstellung umfaßt 25 englische und 6 deutsche Gesellschaften mit mehr als 100 000 Register-Tonnen Raumgehalt. Unter diesen ist nur eine, die „English Anchor Linie", deren Tonnage zur Zeit nicht höher ist, als im Jahre 1884, alle übrigen weisen eine ganz erhebliche Zunahme an Raumgehalt auf.

Die Liste der englischen Gesellschaften wird eröffnet von der „British India Navigation Steam Company" mit 446 000 Reg.-Tonnen im Jahre 1904 gegen 174 000 in 1884. Ihr folgt die White Star Linie mit 388 000 Reg.-Tonnen in 1904, gegen 58 000 in 1884. Den dritten Platz nimmt ein die „Peninsular and Oriental Company" mit 326 000 Reg.-Tonnen in 1904 gegen 175 000 Reg.-Tonnen in 1884. Dann folgen: die „Edler Dempster Company" mit 312 000 Reg.-Tonnen, die „Union Castle Linie", eine Fusion der früheren „The Union Linie" und „The Castle Linie" mit 298 000 Reg.-Tonnen (1884 bis 96 000 Reg.-Tonnen); die „Leyland Linie" mit 261 000 (1884 53 000), die „Ellerman Linie" mit 260 000, Alfred Holt und Co. und die „Cunard Linie" mit je 254 000 (1884 je 51 000) und die „Allan Linie" mit 203 000 Reg.-Tonnen, gegen 68 000 im Jahre 1884. Alle übrigen Gesellschaften weisen weniger als 200 000 Tonnen Raumgehalt auf.

Von den deutschen Schiffahrtsgesellschaften repräsentieren die beiden größten, die „Hamburg Amerika-Linie" und der „Norddeutsche Lloyd" nahezu 50 pCt. des Raumgehalts der deutschen Schiffahrt überhaupt. An erster Stelle steht die Hamburg Amerika-Linie mit 719 000 Reg.-Tonnen im Jahre 1904 gegen 60 000 im Jahre 1884. Ihr folgt der „Norddeutsche Lloyd" mit 573 000 Reg.-Tonnen in 1904, gegen 103 000 in 1884. Den dritten Platz nimmt ein die „Hansa" mit 215 000 Reg.-Tonnen. Alle anderen deutschen Gesellschaften haben weniger als 200 000 Tonnen Raumgehalt, so die „Hamburg-Südamerika-", die „Deutsch-Australien-" und die „Kosmos-Linie".

Am 27. Mai 1847 wurde der Grundstein zu der größten Schiffahrtsgesellschaft, der H. A. P. A. G. gelegt. Das Gründungskapital betrug 450 000 Mk. Mit drei Seglern „Deutschland", „Amerika" und „Rhein" begann sie ihre Tätigkeit. Heute faßt die schwimmende und im Bau befindliche Flotte einen Raumgehalt von rund einer Million Register-Tonnen und mit 68 Linien unterhält sie Verbindungen mit fast allen Hafenplätzen der Welt. Ueber die Ergebnisse der letzten 21 Jahre gibt folgende Tabelle Aufschluß:

	Passagiere	Güter cbm	Bruttogewinn Mk.	Abschreibungen Mk.	Dividende in %	Dividende in Mk.
1886 . .	48 131	503 862	2 414 401	1 422 669	4	600 000
1887 . .	41 620	524 600	3 494 550	2 008 407	6	915 625
1888 . .	57 425	657 365	5 098 214	2 758 569	8½	1 540 625
1889 . .	59 420	807 395	6 362 056	2 973 111	11	2 612 500
1890 . .	86 156	1 038 782	6 065 585	2 702 455	8	2 400 000
1891 . .	125 997	989 443	5 475 148	3 020 514	5	1 500 000
1892 . .	104 135	1 150 440	4 897 691	3 944 416	0	—
1893 . .	103 114	1 226 354	4 792 231	3 618 693	0	—
1894 . .	99 060	1 175 045	3 200 233	2 303 709	0	—
1895 . .	91 638	1 363 099	6 725 285	4 083 008	5	1 500 000
1896 . .	84 250	1 808 108	9 235 137	5 993 876	8	2 400 000
1897 . .	73 089	2 304 785	9 767 564	5 755 670	6	2 700 000
1898 . .	74 661	2 388 640	15 216 714	9 582 482	8	4 000 000
1899 . .	101 975	3 033 887	18 932 130	11 534 371	8	5 200 000
1900 . .	166 539	3 195 685	25 182 920	14 112 383	10	8 000 000
1901 . .	211 617	4 252 000	22 182 337	13 032 413	6	4 800 000
1902 . .	261 238	4 339 387	19 098 748	9 582 482	4½	4 500 000
1903 . .	304 346	4 800 554	23 421 202	12 045 822	6	6 000 000
1904 . .	331 618	4 948 976	31 159 982	15 242 599	9	9 000 000
1905 . .	333 926	5 804 798	39 992 151	21 256 251	11	11 000 000
1906 . .	431 955	6 182 868	37 322 274	17 704 149	10	10 125 000

Das ist ein glänzender Aufstieg, wie ihn keine andere Reederei der Welt aufweisen kann.

Die „Hamburg-Amerika-Linie“ und der „Norddeutsche Lloyd“ weisen von allen englischen und deutschen Linien die rapideste Entwicklung in den letzten zwanzig Jahren auf und sind gegenwärtig die beiden größten Seeschiffahrtsgesellschaften der Welt.

Eine technische Entwicklung wie sie früher erst in Jahrhunderten und Jahrtausenden möglich gewesen ist, vollzieht sich heute in Jahrzehnten.

Als im Jahre 1888 das See-Unfallversicherungsgesetz in Kraft trat, waren 1790 Schiffahrtsbetriebe dem Gesetz unterworfen. Diese Betriebe verfügten über eine Flotte von 2332 hölzernen und 174 eisernen Seglern, sowie 683 Dampfschiffen. Die letzten Jahrzehnte waren für die deutsche Reederei eine Periode beispiellosen Aufschwungs und doch steigerte sich die Zahl der Reedereibetriebe nicht nur nicht, sondern sie ging gewaltig zurück. Die Zahl der Schiffahrtsbetriebe sank von 1790 im Jahre 1888 auf 1363 im Jahre 1906. Also 427 oder 23,7 von hundert Betrieben sind in 18 Jahren verschwunden. Viel größer ist noch die Umwälzung, soweit die Schiffe in Betracht kommen. Stellt man Ziffern untereinander, dann ergibt sich folgendes Bild:

	Hölzerne Segler	Eiserne Segler	Dampfschiffe	Zusammen
1. Januar 1888 . . .	2332	174	683	3189
1. Januar 1906 . . .	988	457	1499	2944
	−1344	+283	+815	−245

Also die Zahl der Schiffahrtsbetriebe, wie die Zahl der Seeschiffe lassen auf einen Rückgang des Reedereibetriebes schließen. Das Bild ändert sich aber sofort, wenn man den Rauminhalt der Schiffe betrachtet. Es enthielten Kubikmeter:

	Hölzerne Segler	Eiserne Segler	Dampfschiffe	Zusammen
1888	1 692 262	451 662	1 884 097	4 029 021
1906	202 973	1 287 711	8 759 889	10 250 573
	—1 489 289	+ 836 801	+6 875 792	+6 221 552

Also in der Zeit, in der die Zahl der Seeschiffe um 245 zurückging, stieg der Rauminhalt um 6 221 552 Kubikmeter gleich 154,4 pCt. Während der Raumgehalt der hölzernen Segelschiffe sich um 88 pCt. verminderte, wuchs der Raumgehalt der eisernen Segler um 185 pCt. und der der Dampfer um 365 pCt. Rechnet man einen Kubikmeter Dampfschiff gleich 3 Kubikmeter Segelschiff, denn die Leistungsfähigkeit ist ungefähr 1 : 3, dann ist die Leistungsfähigkeit der Schiffahrt in 18 Jahren fast auf das Vierfache gestiegen, während die Zahl der Betriebe um 23,7 von Hundert zurückgegangen ist. Im Jahre 1888 arbeiteten in den versicherten Betrieben durchschnittlich 40 400 Personen. Im Jahre 1905 waren 60 018 Versicherte vorhanden. 1888 kamen auf einen Betrieb 2251 Kubikmeter Raumgehalt der Schiffe und 1905 7520 Kubikmeter. Auf jeden Versicherten entfielen 1888 99,3 Kubikmeter, 1905 170,7 Kubikmeter. Auch hier ist die höhere Leistungsfähigkeit der Dampfer in Betracht zu ziehen.

Das bekannte Generalregister des „Bureau Veritas" über die Handelsmarine aller Länder bietet eine interessante Uebersicht über die Größe der Flotten. Die gesamte Handelsflotte der Welt zählt jetzt an Segelschiffen über 50 Netto-Reg.-Tonnen 26 579 mit 7 550 273 Reg.-Tonnen gegen 27 122 Segler mit 7 620 679 Reg.-Tonnen im Vorjahre. Danach ist in der Segelschiffsflotte also eine Abnahme von 543 Schiffen mit 70 406 Reg.-Tonnen zu verzeichnen. Großbritannien besitzt die größte Seglerflotte; sie umfaßt 6338 Schiffe mit zusammen 1 807 443 Reg.-Tonnen. Es folgen dann die Vereinigten Staaten von Amerika mit 3695 Schiffen und 1 499 035 Reg.-Tonnen, Norwegen mit 1570 Schiffen und 755 289 Reg.-Tonnen, Frankreich mit 1356 Schiffen und 517 697 Reg.-Tonnen, Deutschland mit 991 Schiffen und 516 916 Reg.-Tonnen, Italien mit 1711 Schiffen und 488 312 Reg.-Tonnen, Schweden mit 1444 Schiffen und 259 990 Reg.-Tonnen usw. Die kleinste Segelschiffsflotte besitzt Nicaragua, nämlich 8 Segelschiffe mit 4996 Reg.-Tonnen. Während die Segelschiffsflotte beständig kleiner wird, ist die Dampferflotte der Welt immer größer geworden. An Handelsdampfern über 100 Tonnen zählt die Weltflotte 14 656 Dampfer mit 30 256 336 Brutto- und 18 927 258 Netto-Reg.-Tonnen, gegen 14 018 Dampfer mit 28 369 140 Brutto- und 17 799 102 Netto-Reg.-Tonnen im Vorjahre. In einem Jahre ist demnach ein Zuwachs von 638 Schiffen und von 1 887 196 Brutto-Reg.-Tonnen zu verzeichnen. Auch an Dampfern besitzt Großbritannien die größte Flotte, nämlich 6249 Dampfer mit 15 748 424 Brutto-Reg.-Tonnen. Dann kommt Deutschland mit 1351 Dampfern und 3 415 193 Reg.-Tonnen. Nach diesem folgen die Vereinigten Staaten von Amerika mit 885 Schiffen und 1 761 287 Reg.-Tonnen, Frankreich mit 586 Schiffen und 1 234 027 Reg.-Tonnen, Norwegen mit 955 Dampfern und 1 147 677 Reg.-Tonnen, Japan mit 582 Dampfern und 962 701 Reg.-Tonnen, Italien mit 357 Dampfern und 773 862 Reg.-Tonnen, Rußland mit 586 Dampfern und 762 726 Reg.-Tonnen, Holland mit 323 Dampfern und 686 113 Reg.-Tonnen, Spanien mit 385 Dampfern und 663 802 Reg.-Tonnen, Schweden mit 692 Dampfern und 623 516 Reg.-Tonnen usw. Die kleinste Dampferflotte besitzt Peru; sie zählt 5 Dampfer mit 8546 Brutto-Reg.-Tonnen.

Die schönsten und luxuriösest eingerichteten Ozeanrenner besitzt der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg Amerika-Linie. Eines der neuesten Prachtschiffe der ersteren Reederei, ein Riese in Größe und Umfang ist die „Auguste Viktoria".

Am besten kann dieses Schiff mit den riesigen P-Dampfern der Hamburg-Amerika-Linie in Vergleich gestellt werden, die Ende der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts von der Hamburg-Amerika-Linie erbaut wurden und bisher die größten kombinierten Passagier- und Frachtdampfer Deutschlands geblieben sind. Die Eigenart dieser Dampfer ist eine gewisse Universalität ihrer Verwendungsmöglichkeit. Sie dienen dem vornehmsten Kajüts-Passagierverkehr ebenso wie dem umfangreichsten Auswandererverkehr und Gütertransport. Das gleiche gilt von dem neuen Dampfertyp, dem die „Kaiserin Auguste Viktoria" angehört; nur daß die einstigen Riesen des Ozeans, die P-Dampfer, vor den Größenverhältnissen dieses Mammutschiffes in die zweite Reihe treten. Die Hamburger „Pretoria" — einer der vier Hamburger P-Dampfer — ist 170½ Meter lang, die „Kaiserin Auguste Viktoria" 206 Meter; jenes Schiff hat einen Brutto-Rauminhalt von 13 234 Register-Tonnen und die viel bestaunte Tragfähigkeit von 14 130 Gewichtstonnen, dieses aber mißt 25 000 Register-Tonnen und trägt alles in allem rund 21 000 Tonnen. Nach seinem Brutto-Rauminhalt ist die „Kaiserin Auguste Viktoria" das größte Schiff Deutschlands, und was 21 000 Tonnen Tragfähigkeit bedeuten, erkennt man daraus, daß diese Last 420 000 Zentnern oder der Tragfähigkeit von 2100 Eisenbahn-Waggons gleichkommt. Die „Kaiserin Auguste Viktoria" ist nur drei Meter länger als der Schnelldampfer „Deutschland", aber mit 23,47 Meter Breite, auch drei Meter breiter und mit 16,38 Meter Tiefe fast drei Meter tiefer. Die äußere Gestalt des Schiffes zeigt also mehr Fülle als die des berühmten Hamburger Ozeanrennners. Die Maschinen indizieren 17 200 Pferdekräfte, sie sollen dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 17 Knoten verleihen, so daß die Ueberfahrt über den Ozean von Europa nach Nordamerika 7½ Tage beansprucht.

Die hervorstechendste Eigenart des neuen Schiffes ist hinsichtlich seiner Passagiereinrichtungen die wahlfreie Trennung von Verpflegung und Fahrt. Das Schiff führt ein selbständiges Restaurant an Bord (Ritz's Carlton Restaurant), in dem sich jeder Passagier nach Belieben selbst beköstigen kann, wenn er an der gewohnten Table d'hôte-Verpflegung, die in den Fahrpreis einbegriffen werden kann, nicht teilzunehmen wünscht. Viel hat ferner von sich reden gemacht, daß dieser Dampfertyp zum ersten Male den elektrischen Fahrstuhl und das elektrische Lichtbad auf die See bringt, daß ein ganzes Deck mit Staatskabinen ausgerüstet ist, wie das in diesem Umfange noch kein Schiff aufzuweisen hat. Die Ausstattung der einzelnen Kabinen, die Pracht und Annehmlichkeit der Gesellschaftsräume muß man gesehen haben, um begreifen zu können, daß den höchsten Ansprüchen der Dollarmillionäre aus dem Lande der unbegrenzten Möglichkeiten Genüge getan ist.

Auf den zwei höchsten Promenadendecks der Riesenschiffes — neun Decks türmen sich auf diesem Wolkenkratzer übereinander — ist der schwimmende Garten zu finden. Man tritt durch windfangartige Vorräume in eine große Halle, in der gegen hundert Personen Platz finden, und die auf das anmutigste mit Palmen, Ziergewächsen und Blumen geschmückt ist. Die Vorderwand ist von einer Reihe großer Fenster durchbrochen. Hier öffnet sich dem Besucher des Gartens ein weiter Blick über das Meer. Eine runde Glaskuppel im Plafond, die auf geschnitzten Pilastern ruht, hilft malerische Helligkeit über den Garten verbreiten. Blumenberanktes Gitterwerk zieht sich an den Wänden entlang, auch das Oberlicht ist mit reizvollem Spaliergestänge bekleidet Der Eintretende sieht in den gegenüberliegenden Ecken der Vorderwand

zwei Grotten, die Versailler Motiven nachgebildet sind: Schwäne, von Putten gehalten, speien Wasser in marmorne Muschelschalen. Ringsherum laden bequeme Korbstühle und Sofabänke zum Sitzen ein, seidene Kissen liegen umher, an kleinen Tischen wird nachmittags Kaffee und Tee serviert. Ueber weiche Perser-Teppiche schreitet der Fuß. Frische Blumen lugen aus geflochtenen Vasen, aus Körben, aus Gitterkästen längs der Wände am Boden. Die Rückwand läßt zwischen Palmengrün eine Parklandschaft sehen mit Schlössern und Springbrunnen, ein Motiv, wie es in diese Umgebung paßt. Bei Abend wird eine magische Beleuchtung durch Wandleuchter und einen großen Lüster in der Mitte des Saales erzielt; hier glühen bunte Blumen aus reizendem Laubwerk hervor, dort in Gruppen schimmert das niederträufelnde Wasser in bunten Lichtern. Ein Märchenbild aus Tausendundeinenacht mitten auf dem Ozean!

Von dem im Bau befindlichen Riesendampfer des Norddeutschen Lloyd, der „Kronprinzessin Cecilie" wollen wir hier nur erwähnen, daß die Ausstattung seiner Passagierräume den ersten Raumkünstlern Deutschlands übertragen ist. Der gegenwärtig größte Dampfer der Welt ist die englische „Mauretania" mit einer Ladefähigkeit von 43 000 Tonnen, einer Länge von 239,4 Meter, einer Breite von 26,8 Meter, einem Tiefgang von 11,3 Meter und einer Maschinenleistung von 68 000 Pferdekräften.

Mit dem Aufschwung der Schiffahrt hat auch der deutsche Schiffbau eine große Entfaltung erfahren. Die größte deutsche Schiffswerft, der Stettiner „Vulkan", verfügte am 6. März 1857 über ein Betriebskapital von 1 Million Taler, gegenwärtig über ein solches von 100 Millionen Mk. Seine Inventurwerte betrugen damals 640 000, jetzt 33 Millionen Mk. Zur Zeit befinden sich auf deutschen Werften im Bau: Dampfschiffe von insgesamt etwa 369 500 und Segelschiffe von zusammen 26 150 Brutto-Registertonnen. Einen Ueberblick über die Beschäftigung der deutschen Schiffsbauwerften mag die nachstehende Zusammenstellung bieten, welche außer den fertiggestellten Schiffsneubauten auch diejenigen Dampfer und Segelschiffe mit berücksichtigt, die anfangs dieses Jahres sich noch in Arbeit befanden:

	Anzahl der Fahrzeuge	Raumgehalt Br.-Reg.-To.
Stettiner Vulkan	11	81 591
Blohm u. Voß in Hamburg	12	72 975
Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft	20	72 119
A.-G. Weser in Bremen	17	47 674
Joh. C. Tecklenborg A.-G. in Geestemünde	12	41 775
Schichau in Danzig	6	39 602
A.-G. Neptum in Rostock	21	38 445
Fried. Krupp Germaniawerft in Kiel . . .	17	37 631
Howaldwerke in Kiel	38	36 574
Rickmers Reismühlen A.-G. in Bremerhaven	6	26 361
Henry Koch in Lübeck	11	15 520
Eiderwerft A.-G. in Tönning	11	15 127
Reiherstieg Schiffswerft A.-G. in Hamburg	3	13 857
G. Seebeck A.-G. in Bremerhaven	48	12 431
Stettiner Oderwerke A.-G.	27	8 361
Nordseewerke A.-G. in Emden	33	6 990
J. Freerichs u. Co. A.-G. in Osterholz . .	32	6 728
Rusche u. Co. A.-G. in Stettin	11	4 600

Die Neubauten der anderen deutschen Werften bezogen sich auf kleinere Fahrzeuge und wiesen daher einen geringeren Raumgehalt auf.

Nach den „Vierteljahrsheften der Statistik des Deutschen Reiches" bezifferte sich im Jahre 1905 die gesamte Bewegung aller im Seeverkehr des deutschen Reiches zu Handelszwecken angekommenen und ab-

gegangenen Schiffe auf 198 877 Fahrzeuge, mit einem Raumgehalt von 48 405 743 Registertonnen netto. Im Vergleich mit dem Jahre 1875, dem ersten Jahre der genannten Statistik ergibt sich folgendes Bild:

	In deutschen Häfen			
	angekommen		abgegangen	
	Schiffe	Registertonnen	Schiffe	Registertonnen
1875—44 404		6 389 275	43 154	6 333 435
1890—64 875		13 080 907	64 918	13 110 699
1905—98 939		24 135 754	99 948	24 269 989

Die Zahl der Schiffe des gesamten deutschen Seeverkehrs hat sich seit 1875 also mehr als verdoppelt, die Summe ihrer Tonnengehalte nahezu vervierfacht.

Von diesem Verkehr entfielen der Flagge nach im Jahre 1905:

	Schiffe	Registertonnen
deutsche	41 644	18 646 727
britische	10 782	10 404 666
dänische	12 484	3 062 045
schwedische . . .	10 611	2 408 653
norwegische . . .	2 885	1 589 203
niederländische . .	2 458	732 026
russische	1 405	507 302
sonstige	705	974 638

Die Seeschiffsreisen zwischen deutschen und außerdeutschen Häfen haben im Jahre 1905 ihre größte Höhe erreicht, bei einer Vermehrung ihrer Anzahl gegen 1875 um 9631 mit 13 941 375 Registertonnen. Die Reisen deutscher Schiffe zwischen außerdeutschen Häfen weisen gegen 1875 eine Zunahme in der Zahl der Fahrten um 22 741 gleich 246,0 pCt., nach dem Raumgehalt 55 045 212 Registertonnen auf.

„Der steigende Reiseverkehr", schreibt Werner Sombart, „sorgte im 19. Jahrhundert für die nötige Menge von Personen, der wachsende Warenverkehr für die erforderlichen Ladungen Frachtgüter, um größere Schiffe rasch zu füllen. Hamburgs Statistik enthält seit 1841 genaue Angaben über die Größenverhältnisse der Hamburger Schiffe. Danach hatte im Durchschnitt der Jahre 1841—1845 ein Schiff einen Raumgehalt von 187 Registertonnen. Im Jahre 1900 betrug die Durchschnittsgröße 1233 Registertonnen. Der Lloyddampfer „Kaiser Wilhelm II." mißt mit 19 500 Registertonnen mehr als die ganze bremische Flotte im Jahre 1825, die 14 600 Registertonnen betrug und sicher ein Vielfaches der Flotte einer mächtigen Hansastadt im Mittelalter und noch annähernd die Hälfte der ganzen Hamburger Flotte im Jahre 1840, die damals aus 211 Schiffen mit insgesamt 39 670 Registertonnen bestand. Dieser einzige Riese hat also 105 Zwerge verschlungen. Noch 1880 war Deutschlands Seglerflotte dem Raumgehalt nach fast fünfmal so groß, wie seine Dampferflotte. Erst seit zwei bis drei Jahrzehnten erachtet der Kapitalismus den Szenenwechsel für geboten, die Verdrängung der Segler durch die Dampfer. Die Abkürzung des Transportweges und die damit erfolgte Beschleunigung des Kapitalumschlages spielt dabei ausschlaggebend mit. Seit 1880 sinkt der Raumgehalt der Seglerflotte um 50 pCt., der Raumgehalt der Dampfer verachtfacht sich. Im Jahre 1870 bestand die Hamburger Dampferflotte aus 37 Fahrzeugen mit 32 450 Registertonnen, gegen 473 Segelschiffen mit 191 131 Tonnen. Von 1870—1890 verdreifachte sich die Dampferflotte und steigt dann in dem folgenden Jahrfünft auf 99, 188, 373, 745 Registertonnen. Im Jahre 1900 waren ¾ der Hamburger Flotte Dampfer. Die indicierte Pferdekraft der Hamburgischen Dampfschiffe betrug 1900 rund 655 700 Pferdekräfte, annähernd soviel, wie das Königreich Preußen 1875 an stehenden Dampfmaschinen überhaupt besaß."

Diese Entwicklung der Seeschiffahrt hat naturgemäß eine ungeheure Steigerung des Transportvermögens zur Folge, außerdem ein außerordentliches, früher nie gekanntes Maß von Zuverlässigkeit und Sicherheit der transportierten Warenmassen. Aber der Seetransport ist auch viel schneller und billiger geworden. Von 1874—1896 sind die Schiffsfrachten auf die Hälfte gesunken und haben dadurch erst den Transport von Massengütern auf weite Entfernungen möglich gemacht, der die frühere Höhe der Frachtsätze nicht vertragen konnte. So hat auch hier die Dampfmaschine alles über den Haufen geworfen, auch hier wirkt sie in Verbindung mit dem menschlichen Geiste und seinen technischen Erzeugnissen als ein wahrer, riesiger und kräftiger Revolutionär der wirtschaftlichen Entwicklung. Sie schafft in aller Stille die Bahn, auf der eine neue, höhere, schönere Gesellschaftsordnung kommen muß.

Der Postbetrieb.

Die Beförderung des Nachrichtenverkehrs ist heute eine vom Staate organisierte Einrichtung. Die Post ist kein Verkehrsmittel wie Eisenbahnen, Wasserwege und Landstraßen, sondern eine besonders organisierte Veranstaltung, welche alle Verkehrsmittel für ihren Dienst ausnützt, um ihre Aufgaben bewältigen zu können. Der Post liegt die Nachrichtenbeförderung ob zu jedermanns Gebrauch gegen eine Erlegung fester Gebühren. In diesem Sinne beginnt die Geschichte der Post erst in der Neuzeit. Zieht man aber den nicht besonders oder ganz minimal organisierten Nachrichtendienst früherer Zeitperioden in Betracht, dann reicht die Geschichte der Post bis ins hohe Altertum hinauf. Bei den alten Assyriern, Aegyptern, Persern finden wir schon einen Briefbotendienst. Die alten Assyrier und Aegypter kratzten ihre Nachrichten auf Steintafeln und übersandten diese mittelst eigener Boten an den Adressaten. Da die damaligen Briefe aus recht gewichtigem Material bestanden, konnten die Boten sicher nicht so große Briefmassen in ihren Taschen befördern, wie unsere heutigen Stephansjünger. Im klassischen Altertum diente der organisierte Nachrichtendienst nur der Zentralgewalt des Staates, er war für die Allgemeinheit nicht zugänglich. Die römischen Kaiser hatten einen Cursus publikus eingerichtet. In Entfernungen von je einer Tagesreise waren Stationen eingerichtet, auf denen eine Anzahl Zugtiere, Ochsen, Pferde, Esel, Maultiere standen. Packwagen sowohl wie leichte Fahrzeuge standen zur Benutzung für kaiserliche Beamte, Kuriere, hochgestellte Bürger und staatliche Boten bereit. Zwischen den Hauptstationen lagen wieder einige Umspannstationen. Die Nachfolger des Augustus regelten den Postdienst durch viele Dekrete, die uns zum Teil bis heute erhalten geblieben sind. Die Posten bestanden in der gewöhnlichen mit Ochsen, Maultieren oder Eseln bespannten Wagenpost, in der für Reisende, Eilgüter und Briefe bestimmten Schnellpost und für dringende Fälle in der Kurierpost. Die Postbenutzung war nur gegen eigenhändiges kaiserliches Diplom oder die Bescheinigung eines hohen verantwortlichen Postbeamten gestattet.

Im Mittelalter waren es die Orden und Klöster, die einen Botendienst organisierten; Fuhrleute und Schiffer waren oft zur Weitervermittlung von Briefen und Nachrichten verpflichtet. Später organisierten die Städte einen Botendienst untereinander, der allmählich umfassender und ausgedehnter wurde. Die Stadtboten, sowohl Fuß- als auch Reitboten, waren in erster Linie zur Beförderung der städtischen Briefschaften bestimmt und wurden von den Gemeinden, teilweise auch von den Kaufmannsgilden besoldet und unterhalten. Nebenher besorgten diese Boten auch Briefschaften von Privatpersonen gegen eine Extraentschädigung bezw. ein Trinkgeld. Das Mittelalter hat eine Post im

modernen Sinne nicht hervorbringen können, weil das Bedürfnis für einen geregelten Nachrichtenverkehr bei der großen Masse des Volkes nicht bestand; konnten doch noch zu Beginn der Neuzeit im 15. Jahrhundert 95 pCt. des Volkes weder schreiben noch lesen. Für diese Masse kam also ein schriftlicher Nachrichtendienst überhaupt nicht in Betracht. Nicht das zivilisierte Europa, sondern das Reich des Khalifen war es, daß allein im Mittelalter einen staatlichen Postverkehr organisiert hatte. Erst bei der Zusammenfassung der Duodezländchen zu größeren Ländern trat in Deutschland das Bedürfnis auf Einrichtung eines staatlichen Botendienstes zu Tage. Aber diese Einrichtung war nichts weiter als ein Reitbotendienst für das Bedürfnis der Regierungen und Landesfürsten; von einer Zugänglichkeit dieses Nachrichtendienstes für die Oeffentlichkeit war nicht im mindesten die Rede. Erst in der zweiten Hälfte des 16. und im 17. Jahrhundert vollzog sich nach und nach die Umgestaltung der Post in einen großen Betrieb zur Beförderung der Briefschaften der Bevölkerung. Damals erwachte in den besitzenden Schichten des Volkes das Bedürfnis auf Nachrichtenaustausch. Das hing natürlich mit den wirtschaftlichen Umgestaltungen, besonders aber der Erfindung der Buchdruckerkunst zusammen. Wie sich die wirtschaftlichen Umwälzungen in einem erst ziemlich langsamen Tempo vollzogen, so konnte auch die Organisation des Nachrichtenverkehrs sich erst allmählich aus kleinen, sehr bescheidenen Anfängen zu höheren Stufen entwickeln. Nicht geniale, weitblickende Erfinder haben die Post erdacht, sie ist aus den Verhältnissen heraus geworden. Aufmerksame Beobachter des steigenden Verkehrsbedürfnisses sind nur auf den Gedanken gekommen, die Unkosten der alten Nachrichtenbeförderungsanstalten zu verringern und ihre Erträge zu steigern dadurch, daß man nebst den Regierungsbriefschaften auch Privatnachrichten gegen eine bestimmte Gebühr beförderte. Aus solchen Erwägungen heraus ist dann wohl das Reichslehen des Botendienstes an den ersten Generalpostmeister Taxis vergeben worden. Das äußere Merkmal für die Umgestaltung des Nachrichtendienstes war die Schaffung eines Portobriefes, außerdem die Einführung fester Abfahrts- und Ankunftszeiten der Postwagen. In Frankreich erfolgte die Einführung eines Posttarifes 1627, in England 1635, die Reichslehenpost der Taxis hatte schon 1599 einen Portotarif. Seit Ende des 16. Jahrhunderts hat sich dann nach und nach das Postregal entwickelt und im 17. Jahrhundert dann ebenso der Postzwang. Brandenburg nahm schon 1649 die Post in staatliche Verwaltung. Das vom Kaiser der Familie Taxis gegebene Postregal wurde von vielen ungehorsamen und unpatriotischen Fürsten nicht anerkannt. Oesterreich, Preußen, Sachsen, Braunschweig hatten ihre eigenen Landesposten. Der Poststreit dauerte Jahrhunderte lang. Der Familie Taxis verblieb aber doch das Postmonopol für das ganze Süd- und Westdeutschland und einen großen Teil Mitteldeutschlands. Mit der Auflösung des deutschen Reiches verfiel auch die Reichspost. Durch die Bundesakte von 1815 wurde die Taxis'sche Reichspost wieder hergestellt. Dem 19. Jahrhundert war es vorbehalten, die allgemein schädliche Zersplitterung des Postwesens zu beseitigen und an Stelle dessen eine große leistungsfähige Organisation zu setzen. Am 6. April 1850 wurde der deutsch-österreichische Postverein geschaffen; dieser umfaßte 16 Staaten, ließ aber die getrennten Verwaltungen bestehen. Durch Vertrag vom 28. Januar 1867 übernahm Preußen das ganze Taxissche Postwesen gegen eine Entschädigung von 9 Millionen Mk. Der norddeutsche Bund schuf eine einheitliche Postverwaltung, dem alle Staaten mit Ausnahme von Bayern, Württemberg und Baden angehörten. Am 1. Januar 1872 wurde dann die deutsche Reichspost errichtet, nur Bayern und Württemberg behielten noch ihre eigenen Verwaltungen. Die moderne Post war seit ihrer Entstehung ein Großbetrieb zur Erzielung möglichst hoher Ueberschüsse. Besonders die englische Regierung suchte ihre Einnahmen aus dem Post-

verkehr zu steigern. So wurden dort 1801, 1805 und 1812 die Posttarife um ein beträchtliches erhöht. Die Zustände waren ganz unhaltbar geworden, als der Nationalökonom Roland Hill ein Werk herausgab, in welchem er eine entschiedene und durchgreifende Postreform forderte. Er verlangte die Herabsetzung der Brieftaxe auf 1 Pence, ohne Unterschied der Entfernung bei einer bestimmten Gewichtshöhe, Frankierungszwang durch Freimarken und andere Reformen. Hills Vorschläge fanden bei der Postverwaltung den größten Widerstand; die Bevölkerung half aber die Reform propagieren und blieb schließlich als der stärkere Faktor über die Verwaltung, Sieger.

England hat dann trotz Mindereinnahmen in den ersten der Reform folgenden Jahrzehnten das System beibehalten und alle anderen Staaten sind England gefolgt, so gut hatten sich Hills Ideen in der Praxis bewährt. Eine weitere große Reform war die Anregung des deutschen Postrates Herfeld, daß alle Staaten auf Vergütung für den Transitverkehr verzichten, und daß jeder Staat nur das Porto erhält, das er selbst bei Aufgabe der Postsendung entgegennimmt. Letzterer Grundsatz war eigentlich die Grundbedingung für eine ebenso einfache wie billige Regelung des internationalen Nachrichtenverkehrs. Die erste internationale Postkonferenz, die von dem Amerikaner Blair angeregt, im Jahre 1863 zu Paris stattfand, schuf dann 31 Grundsätze für den internationalen Verkehr; sie vergaß nur das Wichtigste zu regeln und ein einheitliches Postporto zu schaffen. Stephan hat dann 1868 die Anregung zu dieser Regelung gegeben. Auf Einladung Deutschlands fand 1874 in Bern ein von 22 Staaten beschickter Postkongreß statt, auf dem der „allgemeine Postvereinsvertrag" geschaffen wurde. Das Ergebnis dieses Kongresses war: Freiheit der Briefdurchfuhr, Wegfall der Verteilung des Portos auf die einzelnen Länder, Einheitsporto von 25 Centimes und Schaffung eines in der Schweiz domizilierenden internationalen Bureaus der Postverwaltungen. Von den verschiedenen Aufgaben der Postverwaltung ist heute eine der ehemals wichtigsten weggefallen: die Personenbeförderung. Den Personenverkehr haben die Eisenbahnen übernommen, und die Post dient in dieser Beziehung in verkehrsarmen Gegenden höchstens noch als Zubringerin der Eisenbahn.

Mehr ein Kind der Neuzeit als die Personenbeförderung ist die Packetpost. Schon im 17. Jahrhundert beginnen ihre Anfänge. Die Anregungen Deutschlands auf dem 1874er Postkongreß führten 1880 zu einer Uebereinkunft von 18 Staaten über den Austausch von Postpacketen bis zu 3 Kilogramm Gewicht; auf dem Postkongreß in Lissabon wurde das Gewicht auf 5 Kilogramm erhöht. Schwerere Packete bis zu 50 Kilogramm lassen nur die deutsche und die österreichische Postverwaltung zu, andere Staaten gehen nur bis zu 25 Kilogramm. Das Einheitsporto von 50 Pf. für das 5 Kilogramm-Packet hat dem Postpacketmassenverkehr die Wege geebnet. Die Post ist vermöge ihrer Einrichtungen im stande, kleinere Gütermengen schneller zu befördern, als die Eisenbahn. Bequemlichkeit des Publikums, Schnelligkeit und Pünktlichkeit des Verkehrs werden mehr berücksichtigt. Eine ganze Reihe von Gütern ist erst durch die erwähnten Eigenschaften des Postverkehrs versandfähig geworden, eine andere Reihe wieder durch die Verbilligung des Packetportos. Der Postpacketverkehr ermöglicht den Produzenten leicht verderblicher Waren den schnellen Absatz im Kleinen, indem er größeres Risiko ausschließt. Wir haben bereits an anderer Stelle d. B. geschildert, welchen Einfluß der Postpacketverkehr auf die wirtschaftliche Entwicklung im Handelsgewerbe hat und wie er sich zahlenmäßig entwickelte.

Eine Ergänzung des Packetverkehrs ist die Einrichtung des Postnachnahmeverfahrens. Hieran schließt sich das Postauftragswesen, durch das die Post zum Einkassierer bei säumigen Schuldnern wird. Dazu kommt dann noch der Postanweisungsverkehr, eine Einrichtung der Neu-

zeit, die den Geldversand für das große Publikum viel bequemer gestaltet.

Die österreichische Post hat eine Postsparkasse und damit verbunden einen bequemen Scheckverkehr, die italienische Post einen förmlichen Reisekredit eingeführt.

Der Schwerpunkt der Post liegt aber heute noch in der Organisierung eines schnellen und sicheren Nachrichtenverkehrs. Die Briefpost hat freilich ebenfalls eine bedeutende Erweiterung erfahren, indem sie auch gedruckte Nachrichten und Wgrenproben weiterbefördert. Die Einführung der Briefmarken und Postkarten sind weitere Erleichterungen des Postverkehrs für das große Publikum. Die Einrichtung der Rohrpost in großen Städten hat die Schnelligkeit des schriftlichen Verkehrs wesentlich gesteigert.

Deutschland hatte 1904 38 658 Postanstalten; diese vermittelten 205,4 Millionen Postpackete, 686,1 Millionen Mk. Postaufträge, 10 697,4 Millionen Mark Postanweisungen, Packete und Briefe mit Wertangabe im Betrage von 18 206,3 Millionen Mark, 760,4 Millionen Mk. Nachnahmesendungen und 4232 Millionen Briefsendungen. Diese Zahlen beweisen uns die ungeheure Bedeutung des Postverkehrs für die Volkswirtschaft. Man vergleiche damit die Tatsache, daß im Jahre 1842 in Preußen auf den Kopf der Bevölkerung 1,5 Briefe befördert wurden, im Jahre 1904 dagegen 71,26 Stück. Alle diese Zahlen umfassen auch die Tätigkeit der Postanstalten Bayerns und Württembergs. Wir wollen nunmehr den Verkehr der Reichspost allein, mit Ausschluß der genannten beiden Staaten, an der Hand der offiziellen Poststatistik mit dem Postverkehr anderer Staaten in Vergleich ziehen.

Deutschland besaß am Schlusse des Jahres 1904 ohne die bayerischen und württembergischen Länder, die bekanntlich noch ihre eigenen Postverwaltungen besitzen und ohne die Kolonien 32 656 Postanstalten in 31 606 Orten, 24 947 Telegraphenanstalten (inkl. Nebentelegraphen- und öffentlichen Eisenbahn-Telegraphenanstalten) in 20 005 Orten und 19 547 Fernsprechanstalten in 19 495 Orten. Eine Postanstalt entfiel im Reichspostgebiet auf 13,6 Quadratkilometer und 1471 Einwohner, in ganz Deutschland (einschließlich Bayerns und Württembergs) auf 14 Quadratkilometer und 1458 Einwohner. Nur Großbritannien vermag von allen übrigen Ländern der Welt ungefähr gleich günstige Zahlen, wenigstens für die Postanstalten, aufzuweisen, denn die Schweiz, die zum Teil noch günstigere Zahlen zeigt, nimmt eine gänzliche Sonderstellung im Verkehrsleben ein, das hier mehr auf den ungeheuren, alljährlichen Fremdenstrom als auf die Bedürfnisse der Einwohner zugeschnitten ist. Die folgende Tabelle gibt einen Ueberblick über die entsprechenden Zahlen in den verschiedenen Ländern.

Es entfallen auf:	je eine Postanstalt		je eine Telegraphenanstalt	
	qkm	Einwohner	qkm	Einwohner
Deutschland (ganz) . . .	14	1458	18	1880
Schweiz	11,2	896	19,1	1528
Großbritannien mit Irland	13,7	1859	25,4	3400
Belgien	23,4	5611	20,9	5021
Niederlande	23,9	3981	27,9	4642
Italien	32,6	3791	44,7	5203
Oesterreich	37	3226	50,4	4397
Dänemark	39,5	2442	62,7	3876
Frankreich	45,7	3323	34,5	2508
Ungarn	68,8	4080	87,6	5194
Norwegen	115,1	824 (!)	314,2	2248
Spanien	143,9	5161	306,7	10997
Schweden	149,3	1791	187,3	2245
Rußland (einschl. Asien)	1814	10674	3248	19111

Eine gleiche Uebersicht über die Anzahl der Fernsprechanstalten, die bisher leider für das Ausland nicht existiert, würde, zweifellos die hervorragende Stellung, die Deutschland im Verkehrsleben einnimmt, noch weit mehr hervortreten lassen. Im Reichspostgebiet entfiel 1904 je eine öffentliche Fernsprechanstalt auf 22,8 Quadratkilometer und 2757 Einwohner, in ganz Deutschland auf 23,5 Quadratkilometer und 2448 Einwohner. — Die Gesamtzahl der in der Reichspost- und Telegraphenverwaltung beschäftigten Personen betrug gleichzeitig 229 079 (1903: 217 716), im Post- und Telegraphenverkehr ganz Deutschlands 261 985. In anderen Ländern waren die entsprechenden Zahlen wesentlich geringer: in Großbritannien und Irland 192 454, in Frankreich 83 735, in Oesterreich 60 475, in Italien 51 700, in Ungarn 26907, in Rußland (mit Asien) 61 062.

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Uebersicht über die Zahl der beförderten Postsendungen in den verschiedenen Ländern, wobei zu be-

	Gewöhnliche Briefe	Postkarten	Packete	Drucksachen, Zeitungen, Warenproben usw.	Postanweisungen	Gesamtzahl aller Sendungen
Deutschland	2213,9	1351,9 (!)	222,3	3000,0	182,3	6985,9
dav. i. Reichspostgeb.	1981,9	1245,5 (!)	201,8	2711,0	166,0	6234,7
Großbritannien u. Irl.	2624,6 (!)	734,5	97,2	1023,1	104,7	4584,1
Frankreich	1147,5	85,3 (!)	63,4	1668,1	49,8	3043,7
Oesterreich	800,1	413,8	59,9	287,5	35,4	1601,5
Rußland (mit Asien)	497,8	144,4	12,0	465,8	17,6	1148,9
Italien	301,6	97,7	13,3	610,4	17,9	1045,5
Belgien	182,4	88,1	7,9	390,6	4,4	686,2
Schweiz	169,2	94,4	29,3	228,9	9,2	532,9
Niederlande	166,4	80,8	6,4	263,7	5,5	528,4
Ungarn	245,1	126,7	27,7	70,4	23,1	495,0
Spanien	189,6	—	—	204,8	—	413,1
Schweden	115,4	—	—	190,8	4,2	363,6
Dänemark	101,7	—	5,6	114,8	—	239,5
Norwegen	—	—	—	—	—	139,2

(Alle Zahlen sind als Millionen zu lesen.)

merken ist, daß die verhältnismäßig geringe Zahl der beförderten Briefe in Deutschland teils durch unsere enorme Vorliebe für die Postkarten, teils durch unseren kolossal starken Fernsprechverkehr erklärlich wird.

Sehr interessant ist auch die nachfolgende Tabelle, welche die Stärke der Benutzung der Posteinrichtungen durch die Gesamtbevölkerung erkennen läßt und demgemäß einen Rückschluß auf die Intelligenz und die Kulturhöhe der Bevölkerung gestattet. Es entfielen nämlich auf jeden Einwohner im Jahre 1904 in:

	Brief- und Kartensendungen	Drucksachensendungen	Packet- und Wertsendungen	Postsendungen überhaupt
Deutschland	57,6	50,5	7,2	115,3
Schweiz	63,9*)	60,5	13,0	137,4(!)
Dänemark	41,6	45,0	4,1	90,7
Belgien	33,5	52,4	3,1	89,0
Niederlande	33,4	38,1	2,9	74,4
Frankreich	28,0	39,7	3,6	71,3
Schweden	27,5	34,8	1,6	63,9
Norwegen	22,4	29,9	2,0	54,3
Oesterreich	38,6	9,6	3,3	51,5
Italien	10,8	17,8	1,0	29,6
Ungarn	16,6	2,9	2,1	21,6
Spanien	10,6	10,0	—	20,6
Rußland	4,5	—	—	—

(Für Großbritannien fehlen die Angaben.)

*) Ansichtskarten.

Ende 1904 gab es im Reichstelegraphengebiet (ohne Bayern und Württemberg) 226 088 Kilometer Telegraphen- und Fernsprechlinien (1903: 215 806 Kilometer), 463 944 Kilometer (1903: 453 120 Kilometer) Telegraphenleitungen und nicht weniger als 1 948 752 Kilometer (1903: 1 568 056 Kilometer) Fernsprechleitungen. An Ortsfernsprechnetze waren angeschlossen 319 556 (1903: 283 325) Teilnehmer mit 444 954 (1903: 386 729) Sprechstellen. Es wurden im Reichstelegraphengebiet befördert 44 708 808 (1903: 43 285 364) Telegramme, davon 6 647 676 nach anderen Ländern, 7 486 852 aus anderen Ländern und 1 962 607 im Durchgangsverkehr. Die Gesamtzahl der 1904 geführten Telephongespräche betrug hingegen nicht weniger als 959 413 268 (1903: 831 598 504) *), wovon 146 788 612 (1903: 117 332 774) auf den interurbanen Verkehr zwischen verschiedenen Orten entfielen. Speziell die letzte Zahl ist äußerst interessant, denn sie enthält die überraschende Tatsache, daß im Verkehr zwischen zwei verschiedenen Orten das Telephon 3½ mal so häufig benutzt wird, wie der Telegraph. Zieht man außerdem den Ortsfernsprechverkehr in Betracht, so zeigt es sich, daß auf 21 Telephongespräche stets nur ein Telegramm zu entfallen pflegt.

Angesichts dieser enormen Entwicklung und Bedeutung des Fernsprechers im deutschen Verkehrsleben, der im inneren Verkehr den Telegraphen mehr und mehr entbehrlich macht, kann es nicht wundernehmen, daß der Depeschenverkehr in mehreren anderen europäischen Ländern absolut und relativ bedeutender ist, als in Deutschland; der Telephonverkehr dagegen kommt in keinem anderen Lande auch nur annähernd dem deutschen gleich. Es betrug die Zahl der 1904 beförderten Telegramme (in Millionen) in:

Deutschland (ganz)	47,7
Großbritannien u. Irland (Zentrum des Welttelegraphenverkehrs!)	93,5
Frankreich	53,6
Rußland (mit Asien)	20,9
Oesterreich	17,2
Italien	13,2
Ungarn	9,1
Belgien	6,8
Portugal	3,3
Norwegen	2,3

*) 1905 hat die Zahl eine Milliarde überschritten.

Davon entfallen auf den Auslandsverkehr (in Millionen) in:

	innerhalb Europas	außerhalb	
Deutschland (ganz)	13,0	1,1	
Frankreich	7,1	1,0	
Rußland	2,7	0,4	(Krieg mit Japan!)
Oesterreich	7,2	0,1	
Belgien	3,2	0,2	
Portugal	0,4	1,8	(Durchgangsverkehr der engl. Kabel!)
Norwegen	0,9	0,04	

(Für Großbritannien und Italien fehlen die Angaben).

Auf 100 Einwohner entfallen im Jahre an Telegrammen in:

Deutschland (ganz)	69,6
Großbritannien und Irland	206,5
Frankreich	120,2
Norwegen (Fremdenverkehr!)	78 (!)
Niederlande	75,6
Schweiz	74,8
Belgien	66,2
Dänemark	47,7
Oesterreich	39,4
Schweden	36,6
Ungarn	34
Italien	33,8
Rußland	13,3

Völlig anders stellt sich dagegen das Bild für die Benutzung des Fernsprechers, bei dem freilich nicht überall genaue Zahlen gegeben werden können, da die Statistiken der Privatgesellschaften, in deren Händen der Fernsprechverkehr im Ausland zumeist liegt, oft zu wünschen übrig lassen. Die Zahl der angeführten Telephongespräche in Millionen betrug nach dem Stande von 1903 in:

Deutschland (ganz)	927,3(!)
Frankreich	203,1
Schweden	177,8
Rußland	172,6
Oesterreich	135,6
Norwegen (viele Inseln!)	91 (!)
Dänemark	81,4
Italien	65,9
Ungarn	54,7
Niederlande	45,5
Schweiz	31

Für Großbritannien und Irland sind die entsprechenden Zahlen leider nicht genau bekannt; doch dürften sie auch hier hinter den deutschen Zahlen zurückstehen, wie schon die eine Tatsache beweist, daß 1903 auf 128,3 Millionen interurbane Gespräche in Deutschland nur 13,5 Millionen interurbane Gespräche in Großbritannien und Irland entfielen, also nur wenig mehr als der zehnte Teil. Einer ungefähren Schätzung nach dürften rund 40 pCt. aller überhaupt in Europa geführten Telephongespräche allein auf Deutschland entfallen! In den Vereinigten Staaten hingegen betrug schon 1902 die Zahl der geführten Telephongespräche rund fünf Milliarden, also etwa das Sechsfache der deutschen Gespräche!

Völlig anders stellt sich das Bild des Telephonverkehrs, wenn man berechnet, auf wie viele Einwohner eines Landes eine Telephonstation kommt. Deutschland tritt dann aus seiner führenden Stellung sehr stark zurück und von den europäischen Staaten tritt Schweden an die Spitze. Es entfielen nämlich 1902 auf eine Telephonstation in:

Deutschland	128	Einwohner
Frankreich	413	„
Schweden	55	„
Norwegen	63	„
Dänemark	61	„
Schweiz	72	„
Belgien	345	„
Großbritannien u. Irland . .	170	„
Hingegen in den Vereinigten Staaten	34(!)	„

Als Eigenheit im Verkehr der deutschen Reichspost verdient noch die Rohrpost in Berlin und einiger seiner Vororte Erwähnung, die 1904 ein Röhrennetz von 230 Kilometer Länge umfaßte und 8 917 000 Sendungen (Telegramme, Briefe, Karten) beförderte.

Die Reichspost bezog 1904 aus dem Telegrammverkehr 36,3 Millionen Mark Einnahmen (1903: 32,2 Millionen) aus dem Fernsprechverkehr 60,5 Millionen (1903: 50,9 Millionen) und aus ihrem gesamten Betrieb 487,8 Millionen (1903: 465,1 Millionen). Der Netto-Ueberschuß der Einnahmen über die Ausgaben betrug 1904 volle 53,6 Millionen Mark (1903: 52; 1902: 42,5; 1901: 20,2; 1900: 11,8 Millionen) und war damit so hoch, wie noch niemals zuvor.

Aus dem internationalen Bureau des Weltpostvereins in Bern liegt erst die allgemeine Poststatistik aus dem Jahre 1902 vor. Diese Zahlen sind also im Vergleich zu den vorigen um 2 Jahre älter, haben aber den Vorzug, den ganzen Weltpostverkehr wiederzugeben. Wir sehen uns daher veranlaßt, auch die wichtigsten Zahlen dieser Statistik, soweit sie von allgemeinem Interesse sind, unseren Lesern zugänglich zu machen.

Wieviel Postsendungen werden alle Jahre in der ganzen Welt verschickt? Für 1902 wird diese Frage durch die vom Internationalen Bureau des Weltpostvereins in Bern herausgegebene „Allgemeine Poststatistik" dahin beantwortet, daß die Gesamtzahl der zur Post gegebenen Sendungen 30 Milliarden Stück, darunter ¼ Milliarde Packete, betragen hat. Für jeden Tag macht das etwa 82 Millionen aufgegebene Postsendungen, darunter 1,4 Millionen Packete, aus. Berücksichtigt man, daß ebensoviele Sendungen täglich an die Empfänger ausgehändigt werden, ferner, daß sich ein großer Teil der Postsendungen länger als einen Tag im Gewahrsam der Post befindet, so kommt man zu dem Ergebnis, daß die in den verschiedenen Ländern bestehenden Postanstalten, alle zusammen genommen, täglich wenigstens 200 Millionen Postsendungen, darunter 31 Millionen Packete, zu behandeln haben. Was ein solcher Verkehr bedeutet, kann man sich ungefähr vorstellen, wenn man das Gewicht der Postsendungen berechnet. Nimmt man für jede Briefsendung ein Durchschnittsgewicht von 10 Gramm und für jedes Packet ein Durchschnittsgewicht von 2½ Kilogramm an (wahrscheinlich bleiben diese Zahlen hinter dem wirklichen durchschnittlichen Gewicht noch zurück), so stellt sich das Gesamtgewicht der täglich mit der Post beförderten Sendungen auf mehr als 10 Millionen Kilogramm oder 10 000 Tonnen. Nun beläuft sich die Tragfähigkeit eines Eisenbahngüterwagens auf den meisten europäischen Bahnen auf durchschnittlich 10 Tonnen; das Gesamtgewicht der alle Tage unterwegs befindlichen Postsendungen entspricht also der Ladung von mehr als 1000 vollbeladenen Eisenbahngüterwagen.

Natürlich verteilen sich die 30 Milliarden Postsendungen nicht gleichmäßig auf die verschiedenen Länder. Die höchsten Verkehrszahlen haben zu verzeichnen: die Vereinigten Staaten von Amerika mit 8,2 Milliarden, Deutschland mit 5,8 Milliarden, Großbritannien mit 4,2 Milliarden und Frankreich mit 2,4 Milliarden Postsendungen. Auf diese

vier Hauptverkehrsländer kommen also 20,6 Milliarden Postsendungen oder mehr als zwei Drittel des gesamten Postverkehrs. Auf den internationalen Verkehr entfallen gegen 1,7 Milliarden Postsendungen, so daß durchschnittlich jede 18. zur Post gegebene Sendung nach einem fremden Lande gerichtet ist. Deutschland steht im internationalen Postverkehr mit mehr als 300 Millionen abgesandten Postsendungen weitaus an erster Stelle.

Den wichtigsten Zweig des Postdienstes bildet von jeher der Briefpostverkehr. 1902 sind mit Einschluß der abonnierten Zeitungsnummern 28½ Milliarden Briefsendungen mit der Post befördert worden. Die Zahl der Briefe geht im Verhältnis zu der Zahl der gegen ermäßigte Taxe beförderten Briefsendungen (Postkarten, Drucksachen, Warenproben, Geschäftspapiere) immer mehr zurück; 1902 haben die Briefe zum erstenmal weniger als die Hälfte (nur 45 pCt.) des gesamten Briefverkehrs ausgemacht. Andererseits sind der Drucksachenverkehr und namentlich der Postkartenverkehr in lebhafter Zunahme begriffen. Wenn die Zahl der Postkarten im letzten Jahre die vierte Milliarde überschritten hat, so sind daran hauptsächlich die Ansichtspostkarten schuld, die für die Postverwaltungen eine von Jahr zu Jahr ergiebigere Einnahmequelle bilden. Die meisten Postkarten, mehr als 1 Milliarde, (also mehr als der vierte Teil der Gesamtzahl), sind in Deutschland zur Post gegeben worden. Es folgen die Vereinigten Staaten von Amerika mit ¾ und Großbritannien, sowie Japan mit je ½ Milliarde Postkarten; in letzterem Lande ist der Postkartenverkehr so lebhaft, daß er den eigentlichen Briefverkehr um mehr als das Doppelte übersteigt. Im Gegensatz zu den genannten Ländern hat Frankreich eine auffallend geringe Zahl von Postkarten, nämlich noch nicht 70 Millionen Stück, aufzuweisen. Diese Zahl wird sicher erheblich in die Höhe gehen, nachdem die französische Postverwaltung vor kurzem das Porto für diejenigen illustrierten Postkarten des internen Verkehrs, auf denen gute Wünsche, Höflichkeitsformeln und dergleichen in höchstens fünf Worten niedergeschrieben sind, von 10 auf 5 Cts. ermäßigt hat.

Die übrigen Dienstzweige der Post (Packet- und Wertversendungsverkehr, Postanweisungs-, Postauftrags- und Postnachnahmedienst) umfaßten im Jahre 1902 zusammen gegen 1½ Milliarden Sendungen Fast bei allen diesen Dienstzweigen steht Deutschland an erster Stelle: der Packetverkehr der deutschen Post mochte mit 213 Millionen Stück mehr als zwei Fünftel des gesamten Postpacketverkehrs der Welt aus; Wertsendungen sind in Deutschland im Werte von 22 Milliarden Frcs., in den übrigen Ländern zusammen im Werte von etwa 42 Milliarden Frcs. zur Post gegeben worden; der Postanweisungsverkehr der deutschen Postanstalten war mit 12 Milliarden Frcs. nur wenig geringer als der Postanweisungsverkehr aller übrigen Länder zusammengenommen; die Summe der auf Postnachnahmesendungen eingezogenen Beträge belief sich im ganzen auf 1,4 Milliarden Frcs., davon in Deutschland 0,8 Milliarden Frcs. Nur beim Postauftragsdienst (Gesamtbetrag der einzuziehenden Summen 2,7 Milliarden Frcs.) kam auf Belgien, wo mehr als 1 Milliarde Frcs. im Wege des Postauftrags eingezogen worden sind, eine etwas höhere Verkehrsziffer als auf Deutschland. Der gesamte Bar- und Wertversendungsverkehr aller Postanstalten der Welt belief sich 1902 mit Einschluß der für verkaufte Postwertzeichen aufgekommenen Beträge auf die stattliche Summe von mehr als 100 Milliarden Frcs. Dabei sind die sich auf mehrere Milliarden Frcs. belaufenden Beträge, die bei den in einer Reihe von Ländern bestehenden Postsparkassen umgesetzt worden sind, noch gar nicht mitgerechnet, weil die Statistik des Internationalen Bureaus keine Angaben über den Postsparkassenverkehr enthält.

Zur Bewältigung so großer Massen von Briefsendungen, Packeten, Geldübermittelungen, Wertsendungen usw. ist natürlich ein ganzes Heer

von Beamten erforderlich; 561 000 Beamte, 515 000 Unterbeamte und 84 000 Postfuhrunternehmer und Postillone, zusammen 1,16 Millionen Personen, sind im ganzen im Dienste der Post tätig. Wenn Deutschland bei einer Gesamtzahl von 5,8 Milliarden Postsendungen 242 000 Postangestellte hat, während es deren in den Vereinigten Staaten von Amerika, wo 8,2 Milliarden Sendungen durch die Post bearbeitet worden sind, nicht ganz 240 000 gibt, so erklärt sich diese Verschiedenheit dadurch, daß der Postverkehr Deutschlands erheblich vielseitiger ist, als der der Vereinigten Staaten, der sich auf den Brief- und Postanweisungsverkehr beschränkt. In England werden 184 000, in Frankreich 82 000 Personen im Postdienste beschäftigt. Die Beamten und Unterbeamten verteilen sich auf 256 830 Postanstalten; in dieser Zahl sind die Bahnposten, in einigen Ländern auch die Posthaltereien, einbegriffen. Die meisten Postanstalten haben die Vereinigten Staaten von Amerika (77 275), Deutschland (46 268) und England (22 642). Im Verhältnis zur Größe des Landes hat von diesen drei Ländern England die meisten Postanstalten aufzuweisen, nämlich eine Postanstalt auf je 14,0 Quadratkilometer. Es wird nahezu erreicht von Deutschland mit einer Postanstalt auf je 14,2 Quadratkilometer, und wird noch übertroffen von der Schweiz, wo eine Postanstalt bereits auf je 11,4 Quadratkilometer kommt. Im Gegensatz dazu entfällt in Frankreich bei einer Gesamtzahl von 11 333 Postanstalten eine Postanstalt erst auf je 49,7 Quadratkilometer; in den Vereinigten Staaten von Amerika erstreckt sich der Bezirk jeder Postanstalt sogar auf durchschnittlich 126,3 Quadratkilometer. Dies ist im Zusammenhange damit, daß sich die Landbestelleinrichtungen im Unionsgebiet zurzeit nur auf etwa den vierten Teil des Landes erstrecken, ein Beweis dafür, daß sich die Landposteinrichtungen der Vereinigten Staaten mit denen der Hauptverkehrsländer Europas bei weitem noch nicht messen können. Die Briefkasten, deren es 1902 664 605 gab, sind in allen Ländern unentbehrliche Helfer der Post. Die meisten Briefkasten sind in den Vereinigten Staaten von Amerika (129 335) und in Deutschland (126 481) aufgestellt; auch Frankreich und Großbritannien haben eine große Zahl von Briefkasten (68 156 und 58 873) aufzuweisen. In den Landorten ohne Postanstalt besitzt nächst Frankreich und Deutschland (35 991 und 34 313 Landbriefkasten) Japan die meisten Briefkasten, nämlich 33 098. An fahrenden Posten, an Eisenbahnwagen oder auf Dampfschiffen sind in Deutschland 6782, in den Vereinigten Staaten von Amerika 6221 und in Frankreich 4111 Briefkasten, in Großbritannien aber nur 95 Briefkasten, vorhanden. Andererseits hat Britisch-Indien besonders viele (8600) derartige Briefkasten, von denen sich die meisten (7944) an Postwagen auf Landstraßen befinden.

Von besonderem Interesse sind die Angaben der „Allgemeinen Poststatistik“ über den Postbeförderungsdienst. Danach beläuft sich die Gesamtlänge der Postkurse der Welt (abgesehen von den zur Postsachenbeförderung benutzten transozeanischen Dampfschiffslinien) auf nahezu 3 Millionen Kilometer, und auf diesen Postkursen sind im Jahre 1902 im Postbeförderungsdienst nicht ganz 2,7 Milliarden Kilometer zurückgelegt worden. Die Posten auf den Landstraßen machen etwas mehr als die Hälfte, die Postkurse auf Eisenbahnen etwas mehr als den vierten Teil und die Postkurse zu Wasser (auf Binnenseen oder Flüssen) den Rest, also nicht ganz den vierten Teil der Gesamtlänge aus. Die Zahl der von den Posten zurückgelegten Kilometer verteilt sich auf die drei Arten von Verkehrswegen so, daß auf die Landstraßen 1,2 Milliarden Kilometer, auf die Eisenbahnen 1,4 Milliarden Kilometer und auf die Wasserwege noch nicht 100 000 Kilometer entfallen. Man sieht, den Posten auf den Landstraßen, also den Personenposten, Güterposten, Reitposten, Fußboten u. dergl. fällt trotz der immer rascheren Ausdehnung des Eisenbahnnetzes der Welt auch heute noch ein größerer

Teil der Postbeförderung zu, als man für gewöhnlich anzunehmen geneigt ist. Dies gilt natürlich in erster Linie für die Länder, die ein wenig ausgebildetes Eisenbahnnetz haben. Beispielsweise stehen in Bolivien den Eisenbahnpostkursen von 591 Kilometer Länge Landpostkurse von 17 764 Kilometer und Postkurse zu Wasser von 4776 Kilometer gegenüber; im Kongostaat sind 3435 Kilometer Postkurse auf Landstraßen und 6000 Kilometer Postkurse zu Wasser, aber nur 478 Kilometer Postkurse auf Eisenbahnen vorhanden; Tunis besitzt bei 945 Kilometer Eisenbahnpostkursen Postkurse auf Wasserstraßen von nicht ganz der doppelten und Landpostkurse von etwa der fünffachen Länge der Eisenbahnpostkurse. Aber auch in den Ländern mit besonders entwickeltem Eisenbahnwesen steht die Ausdehnung der Eisenbahnpostkurse hinter der der anderen Postkurse zurück. So macht die Länge der Postkurse auf Eisenbahnen in Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika etwa den dritten Teil und in Frankreich etwa den vierten Teil der Gesamtlänge der Postkurse aus. Nur ein einziges Land, nämlich Belgien, hat mit 6767 Kilometer Eisenbahnen ausgedehntere Eisenbahnpostkurse als sonstige Postkurse aufzuweisen. Die Menge der beförderten Postsendungen stellt sich freilich für die Eisenbahnen ungleich größer als für die sonstigen Verkehrswege. Bestimmte Zahlen hierüber liegen zwar nicht vor. Berücksichtigt man aber, daß die Zahl der auf den Eisenbahnen im Postdienste zurückgelegten Kilometer größer ist als die Zahl der von den Posten auf Landstraßen und Wasserwegen zurückgelegten Kilometer, ferner, daß ein Eisenbahnwagen gleichzeitig große Mengen von Postsendungen fortzuschaffen vermag, während die Botenposten und selbst die Personenposten, Güterposten usw. nur verhältnismäßig geringfügige Mengen von Postsendungen zu befördern in der Lage sind, so kann es nicht zweifelhaft sein, daß die Eisenbahnen, im ganzen genommen, in der Mehrzahl der Länder den weitaus überwiegenden Teil des Postverkehrs von Ort zu Ort vermitteln. Die Kosten der gesamten Postbeförderung stellen sich für die Postverwaltungen insgesamt auf nicht ganz ¼ Milliarde Franken und machen damit etwa den fünften Teil der gesamten Ausgaben der Postverwaltungen aus.

Von umwälzender Bedeutung für die Volkswirtschaft ist insbesondere der Telegraphenverkehr. Der Großkaufmann sitzt heute in seinem Bureau und ist dank dem Telegraphen in jedem Augenblick über die Preise der einzelnen Handelsartikel auf allen Stapelplätzen genau orientiert, ohne daß er sich von seinem Kontorstuhl zu erheben braucht. Er übersieht also die Konjunktur des Weltmarktes an seinem Bureautisch. Das ist für ihn ein unermeßlicher, gewinnbringender und Risiko ausschließender Vorteil. Er braucht nur zu disponieren und seine telegraphischen Orders zu geben; er weiß zugleich, wie die Börsenkurse in New-York, Yokohama, Sidney, Berlin, Paris stehen und kann sein Handeln danach einrichten. Alles das konnte der Kaufmann vor dem 19. Jahrhundert nicht, dessen Gewinn war dem Zufall in ganz anderem Maßstabe preisgegeben. Der Großhändler kauft heute dank des Telegraphen Wolle in Australien, Seide in Indien, Baumwolle in Nordamerika, Kaffee in Brasilien, Kaviar in Rußland, Kakao und Gummi in Kamerun in derselben Stunde.

Die Vorläufer der elektrischen Drähte, die optischen Telegraphen und ihre Benutzung reichen sehr weit in der Geschichte zurück. Frankreich war das Land, daß sich die Förderung dieser primitiven Verständigungsmittel besonders angelegen sein ließ und zahlreiche Linien errichtete. Indes diente der optische Telegraph immer nur Regierungszwecken. Eine allgemeine Verwertung für die Bedürfnisse der Bevölkerung fand dieser Telegraph nie. Die optischen Telegraphen mußten an der Küste großer Meere Halt machen und konnten auch bei trübem Wetter und bei Nacht nicht benutzt werden.

Der elektrische Telegraph hat alle diese Mißstände gründlich beseitigt. Für die elektrische Kraft gibt es kein trübes Wetter, kein Tag und Nacht, seine Geschwindigkeit ist titanenhaft größer, braucht sie doch keine Minute, um den ganzen Erdball zu umkreisen. Im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts wurden die ersten praktischen Versuche mit dem elektrischen Telegraphen angestellt. Sie schlugen fehl, weil sie sich auf die Reibungselektrizität stützten, und solche in ausreichender Menge und Stärke nicht leicht zu beschaffen ist. Da erfand 1792 Volta die galvanische Elektrizität und mit dieser Hilfe schuf Soemmering in München 1809 den ersten Telegraphen, der zu seiner Verwertung aber nicht weniger wie 35 Drähte nötig hatte.

Noch kannte man aber die Ablenkung der Magnetnadel durch den elektrischen Strom nicht; diese entdeckte 1819 Oterstedt. Jetzt war die Möglichkeit eines elektromagnetischen Telegraphen vorhanden, und es handelte sich nur noch darum, einen brauchbaren Apparat zu seiner Anwendung zu finden. Diese Frage lösten zum ersten Male in entwicklungsfähiger Form die Professoren Gaus und Weber in Göttingen im Jahre 1833. Von diesen angeregt, erfand Steinheil in München 1837 einen brauchbaren elektromagnetischen Drucktelegraphen. Derselbe Erfinder entdeckte ein Jahr später noch, daß zur Rückleitung des Stromes ein besonderer Draht nicht notwendig ist. Den praktisch wichtigsten Schritt tat ebenfalls 1837 Samuel Morse in New-York, indem er einen Schreibtelegraphen erfand, der sich dann rasch die Welt erobert hat. Die Professorenweisheit, die den Telegraphen erfunden, hat der Menschheit eines der großartigsten Geschenke ihres Geistes dargebracht. Im Jahre 1849 wurden die Staatstelegraphen in Preußen und Oesterreich in den Dienst der Allgemeinheit gestellt. Die übrigen Staaten folgten bald diesem Beispiel. So hatte der elektrische Funke das Festland erobert, aber die Meere boten ihm noch ein anscheinend unübersteigbares Hindernis. Aber verschiedentlich wurde schon in den vierziger Jahren eine telegraphische Verbindung Europas mit Amerika angeregt. Das erste Wasserkabel wurde von Werner Siemens quer durch den Rhein von Köln nach Deutz gelegt. Die Werdegeschichte des Seetelegraphen ist ebenso interessant, und die endlich gelungene elektrische Verbindung der Kontinente von so epochaler Bedeutung für die menschliche Kulturgeschichte, daß wir sie hier wohl etwas näher schildern dürfen.

Es hat sich in der Geschichte der Technik schon oftmals bei dem Auftauchen epochemachender neuer Gedanken die auffallende Tatsache gezeigt, daß eine ganze Reihe unberechenbarer glücklicher Zufälle gleichzeitig zusammentrafen, um der neuen Idee zum Siege zu verhelfen und sie aus dem Bereich der Phantasie und der Theorie in die Wirklichkeit umzusetzen. So war es auch in den Anfängen der unterseeischen Telegraphie der Fall. In den 40er Jahren des 19. Jahrhunderts war man so weit, daß man sich entschloß, den lange gehegten Gedanken der Seetelegraphie zu verwirklichen. Ausgesprochen war dieser Gedanke zum erstenmal schon im Jahre 1795, als der Spanier Salva vor der Akademie der Wissenschaften in Barcelona seine Ideen über die Möglichkeit einer unterseeischen Telegraphie entwickelte. Später wurden praktische Versuche in dieser Richtung 1803 durch den Italiener Aldini, einen Neffen Galvanis, und seit 1809 durch Sömmering und Schilling von Canstadt in der Isar bei München unternommen. 1838 telegraphierte der britische Oberst Paisley mit Hilfe eines mit Hanf und Pech isolierten Drahtes durch den Medway-River bei Chatam in der Grafschaft Kent, und 1839 stellte Shaugnessy in Calcutta ähnliche Experimente an. Im Februar 1840 legte dann Wheatstone dem englischen Parlament den damals durch seine Kühnheit verblüffenden Plan vor, durch Verlegung eines Seekabels zwischen Dover und Calais eine telegraphische Verbindung zwischen England und Frankreich zu schaffen; aber als dieser Vor-

schlag gemacht wurde, wußte man noch gar nicht einmal, ob man denn auch ein allen Ansprüchen genügendes Isolationsmaterial für die Kabelader besaß. Tatsächlich gab es damals ein solches Isolationsmaterial noch nicht, man hatte sich bis dahin mit Kautschuk, Asphalt, Wachs, Schellack, Baumwolle usw. bei der Isolation der Kupferleiter beholfen, es war jedoch klar, daß mit solchen unvollkommenen Mitteln die Ausbildung einer Unterseetelegraphie in großem Maßstab niemals möglich gewesen wäre. Aber als ob sich alles zusammenfände, um die wundervolle Idee des See-Telegraphen Gestalt gewinnen zu lassen, wurde 1843, bevor man noch zu systematischen Versuchen mit Seekabeln überging, durch den portugiesischen Ingenieur Jose d'Almeida die erste Guttapercha aus dem malayischen Archipel in Europa eingeführt und der „Royal Asiatic Society" vorgelegt.

Man erkannte natürlich nicht sogleich die hohe Bedeutung der Guttapercha als spezielles und bis auf den heutigen Tag unübertroffenes Isolationsmaterial für Seekabel. Auf diese Eigenschaft des überseeischen Harzes machte vielmehr erst Werner Siemens aufmerksam, dem sein Bruder Wilhelm in London das interessante neue Material im Herbst 1846 zur Kenntnisnahme übersandt hatte. Werner Siemens ging gerade damals als militärisches Mitglied der preußischen Kommission zum Studium des gründlich verfahrenen elektrischen Telegraphenwesens mit dem Gedanken um, Telegraphenkabel zu schaffen, und erkannte sogleich die unvergleichlichen Eigenschaften, welche der Guttapercha als Isolationsmaterial zukamen, und sein eminentes technisches Geschick ließ ihn denn auch in kurzer Zeit die erste Guttaperchapresse konstruieren, welche gestattete, die weiche Guttapercha zylinderförmig um Kupferadern und Kupferlitzen herumzupressen. 1847 verlegte Siemens das erste mit Guttapercha isolierte Telegraphen-Erdkabel zwischen Berlin und Großbeeren, dem bald weitere ähnliche Kabel folgten, denen freilich der Armaturschutz noch fehlte, was zur Folge hatte, daß sie schon nach wenigen Jahren völlig zerstört und unbenutzbar wurden. Aber auch das erste Guttapercha-Seekabel wurde von Werner Siemens hergestellt und verlegt, und zwar in Gestalt eines Minenzündkabels. Er berichtet darüber in seinen Lebenserinnerungen, daß die Idee zu dieser bis dahin unbekannten Art der Hafenverteidigung ihm gekommen sei, als im Frühjahr 1848 die Dänen planten, Kiel, den Mittelpunkt der schleswig-holsteinischen revolutionären Bewegung, zu bombardieren. Er war persönlich an dieser kriegerischen Maßregel interessiert, weil seine Schwester und sein Schwager, der Chemieprofessor Himly, unmittelbar vorher nach Kiel gezogen waren, wo sie in der Nähe des Hafens wohnten:

„Dies brachte mich auf den in jener Zeit noch ganz neuen — dies ist ein Irrtum — siehe weiter unten! — Gedanken, den Hafen durch unterseeische Minen mit elektrischer Zündung zu verteidigen. — Meine mit umpreßter Guttapercha isolierten Leitungen boten ein sicheres Mittel dar, solche Minen im richtigen Zeitmomente auf elektrischem Wege vom Ufer aus zu entzünden. Ich teilte diesen Plan meinem Schwager mit, der ihn lebhaft ergriff und sofort der provisorischen Regierung für die Verteidigung des Landes unterbreitete. Diese billigte ihn und schickte einen besonderen Abgesandten an die preußische Regierung mit der Bitte, mir die Erlaubnis zur Ausführung des Planes zu erteilen." Die weiteren köstlichen Schilderungen Siemens, wie die Minen verlegt wurden, aber nicht ernstlich in Aktion traten, da die durch einen Zufall herbeigeführte vorzeitige Explosion der einen, die dänische Flotte dauernd in respektvoller Entfernung vom Kieler Hafen hielt, muß man in den Lebenserinnerungen selbst nachlesen. Die Minen hatten indirekt eine nicht unbedeutende Wirkung gehabt, wie Siemens ausdrücklich betont: „Daß die Dänen gewaltigen Respekt vor den Minen bekommen hatten, beweist die Tatsache, daß trotz der notorischen Schwäche der

artilleristischen Verteidigung des Kieler Hafens während beider schleswig-holsteinischen Feldzüge kein dänisches Schiff in denselben eingelaufen ist. Obgleich diese ersten unterseeischen Minen nicht in Tätigkeit gekommen sind, haben sie also doch eine ganz entschiedene militärische Wirkung ausgeübt."

Die Gerechtigkeit gebietet jedoch, anzuerkennen, daß Werner Siemens nicht, wie er selbst in ehrlicher Ueberzeugung geglaubt hat, der erste war, der unterseeische Minensprengungen durch elektrische Zündung ausführte. Er hatte vielmehr nur unabhängig noch einmal erfunden, was schon zwei andere große Geister vor ihm ausgeführt hatten. Schilling von Canstadt hatte schon am 8. April 1812 seinem Freunde Sömmering in München einen Plan unterbreitet, mit Hilfe eines gummisolierten „elektrischen Leitseiles" Minen unter Wasser zu sprengen, und hatte seit dem September 1812 diese Idee auch wiederholt in die Wirklichkeit umgesetzt, meist in der Newa bei Petersburg, doch auch z. B. im April 1814 in Paris in der Seine. Und 1842 und 1843 hatte Samuel Colt auf Ideen Fultons fußend, im New-Yorker Hafen und auf dem Potomac schon verschiedentlich Versuchsschiffe mit Hilfe von unterseeischen Minen in die Luft gesprengt. Siemens Verdienste werden durch diese Vorläufer aber wahrlich nicht geschmälert.

Inzwischen hatte die Frage der Unterseetelegraphie auch in England und Amerika nicht geruht. 1844 hatte Wheatstone in der Swansea-Bucht, 1846 Charles West im Hafen von Portsmouth einige erfolgreiche Telegraphierversuche vom Schiff zum Land angestellt; als dann die Guttapercha bekannt wurde, dachte auch Wheatstone alsbald, 1845, also noch vor Siemens, an ihre Verwertbarkeit als Isolationsmaterial für Kabel, er wollte eine mit Guttapercha isolierte Ader mit einem Bleimantel umkleiden — aber er fand kein Mittel, die Guttapercha um die Kupferader herumzupressen, und so kam es, daß Werner Siemens ihm den Rang ablief. — 1845 legte Ezra Cornell ein 12 engl. Meilen langes Gummikabel mit Bleimantel durch den Hudson und schuf somit eine telegraphische Verbindung zwischen New-York und Fort Lee, die aber schon Anfang 1846 beim Eisgang des Flusses völlig zerstört wurde. Gleichzeitig stellte der Engländer Hay Versuche in derselben Richtung an. Armstrong, der 1847 in Brooklyn die erste Guttaperchafabrik eröffnet hatte, verlegte dann 1848, fast gleichzeitig mit Siemens' Kieler Versuchen, ein Guttaperchakabel im Hudson; er hatte guten Erfolg und wurde dadurch so kühn gemacht, daß er aufs neue die schon 1843 von Morse angeregte Idee aufnahm, ein Kabel durch den Atlantischen Ozean zu führen, dessen Kosten er auf 14 700 000 Mk. schätzte. Am 10. Januar 1849 verlegte dann Walker ein 2 engl. Meilen langes Guttaperchakabel im Kanal auf der Höhe von Falkestone und telegraphierte durch dieses Kabel mit Hilfe von angeschlossenen Luftlinien vom Bord der „Prinzeß Clementine" bis nach London. So war man Schritt für Schritt vorgedrungen und war nun so weit gelangt, daß man mit Aussicht auf Erfolg daran gehen konnte, den Kanal mit einem Kabel zu durchqueren.

Das Verdienst, diese Idee durchgesetzt und, wenn auch zunächst ohne Erfolg, verwirklicht zu haben, kommt den Brüdern Jacob und John Brett zu. Schon am 23. Juli 1845 waren sie bei dem damaligen Premierminister Sir Robert Peel um eine Konzession zur Verlegung unterseeischer Kabel eingekommen. Während man aber in englischen Regierungskreisen das Anliegen der Bretts wenig entgegenkommend und dilatorisch, im großen Publikum und selbst in technischen Fachkreisen (Stephenson) sogar mit unverhohlenem Spott behandelte, erlangten sie 1847 von Frankreich die Konzession zur Verlegung eines Kabels zwischen Calais und Dover. Wegen nicht recht-

zeitiger Erledigung einiger Formalitäten wurde diese Konzession zwar wieder annulliert, jedoch am 10. August 1849 auf die Dauer von zehn Jahren erneuert, wobei ausbedungen wurde, daß das Kabel bis zum 1. September 1850 verlegt sein mußte. Es wurde nunmehr eine „English Channel Telegraph Submarine Company" gegründet und ein Kabel von 25 engl. Meilen Länge durch die „Guttapercha Company" angefertigt, das nach erfolgter Fertigstellung an Bord des Dampfers „Goliath" gebracht und von diesem am 23. August 1850 bei günstiger Witterung ausgelegt wurde. Die Konstruktion des Kabels war so gewählt, daß nach unseren heutigen Erfahrungen ein längeres betriebsfähiges Arbeiten von vornherein ausgeschlossen war; das „Kabel" war lediglich eine Guttapercha-Ader mit litzenförmigem Kupferleiter ohne jegliche Armatur. Als man am Abend des Verlegungstages auf der Höhe von Calais die Kabellegung beendete, war eine telegraphische Verständigung mit der englischen Küste schon nicht mehr möglich, während man dem Konsul Bonaparte, der sich für die Verlegung lebhaft interessiert hatte, ein Begrüßungstelegramm zu senden vermochte. Bald danach hörten die telegraphischen Zeichen völlig auf. Wie es heißt, war das Kabel von einem Boulogner Fischer aufgehoben und mit einem Beil zerhauen worden, weil er der Meinung war, ein unbekanntes, rätselhaftes Meergewächs gefunden zu haben, das in seinem Inneren Gold enthielt. Doch auch ohne das sagenhafte Eingreifen dieses Fischers hätte die Lebensdauer des Kabels nur wenige Stunden währen können, weil es eben technisch ganz unvollkommen war.

Die Brüder Brett ließen sich durch diesen ersten Fehlschlag nicht entmutigen und schlossen am 19. Dezember 1850 mit der französischen Regierung einen neuen Vertrag, wonach das geplante Kabel nunmehr bis zum 1. Oktober 1851 verlegt werden sollte. Aber in den Finanzkreisen hatte man jetzt kein Vertrauen mehr zu ihrem Unternehmen; sieben Wochen vor dem 1. Oktober 1851 fehlten an dem zu zeichnenden Kapital noch 15 000 Lstr., und ohne das energische und opferfreudige Eingreifen des Ingenieurs T. R. Crampton, der selbst die Hälfte der fehlenden Summe zeichnete und mit Hilfe einiger Freunde auch den Rest beschaffte, wäre der Plan der Bretts gescheitert und wohl noch auf manches Jahr hinaus nicht zur Ausführung gelangt. Aber Crampton tat noch mehr, um das Werk zum glücklichen Gelingen zu führen; er bestimmte, welche Konstruktion das Kabel erhalten sollte, und wie vortrefflich seine Wahl war, geht am besten aus der Tatsache hervor, daß das betreffende Kabel, ein vieradriges Guttaperchakabel mit einer Armatur aus starken Rundeisendrähten, von dem Tage seiner Verlegung an, die unter Cramptons Oberleitung von statten ging, bis auf unsere Zeit gebrauchsfähig geblieben ist, so daß es noch heute einen Teil des Telegrammverkehrs zwischen Frankreich und England vermittelt. Am 28. September 1851 war das Kabel zwischen Dover und Sangatte bei Calais verlegt worden, am 13. November wurde es dem Verkehr übergeben.

Wheatstones kühne Idee vom Jahre 1840 war verwirklicht; die Meeresarme bildeten kein Hindernis mehr für die Ausdehnung des telegraphischen Verkehrs unter den Völkern. Der gewaltige Erfolg der Bretts und Cramptons zeitigte bald weitere Unterseekabel, wenngleich Mißerfolge noch wiederholt vorkamen. Nachdem 1852 zwei Versuche, England und Irland durch ein Kabel zu verbinden, mißlungen waren, glückten 1853 Kabelverlegungen zwischen Belgien und England, sowie Irland und England, ferner auch, unter Werner Siemens' Leitung, zwischen Kronstadt und Petersburg. Alle Kulturstaaten wollten sich nun das neue Verkehrsmittel bald zunutze machen, wobei freilich die verlegten Kabel zunächst meist nur bescheidene Längen aufwiesen und nur zur Ueberwindung kleiner Meeresarme dienten. Was man aber an dem neuen Verkehrsmittel gewonnen hatte, bewies eine

während des Krimkrieges 1854 zwischen Varna und Balaclava verlegte, 640 Kilometer lange Guttaperchaader, die ein volles Jahr lang, bis zur Eroberung Sebastopols, arbeitete, trotzdem sie durch keine Armatur geschützt war. — In England und Amerika ergriff man aber alsbald voll Begeisterung den schon 1843 von Morse angeregten Plan eines transatlantischen Kabels, das die alte und die neue Welt einander näher bringen sollte. Morse selbst setzte sich für die praktische Durchführung seiner Idee ein, besonders, nachdem er durch einen Brief des amerikanischen Leutnants Maury vom 23. Februar 1854 darauf hingewiesen worden war, daß der Meeresboden zwischen Irland und den Vereinigten Staaten ein für seine Zwecke vorzüglich geeignetes „Telegraphenplateau" darstelle. Schon 1853 hatte man mit der Auslotung des Meeresbodens für die zu wählende Kabeltrace begonnen, am 10. März 1854 erwarb Cyrus West Field, der eigentliche Vater des atlantischen Kabels, zusammen mit David Dudley Field auf 50 Jahre das ausschließliche Recht zur Landung von Kabeln in Neufundland, und 1857 ging man trotz enormer Schwierigkeiten an die Ausführung des Gedankens, nachdem im Dezember 1856 durch J. Brett und David Dudley Field eine eigene Telegraphen-Gesellschaft, die „Atlantic Telegraph Company", gegründet worden war. Am 5. August 1857 liefen die englischen Schiffe „Niagara" und „Agamemnon" aus Valentia (Irland) aus, um das von der englischen Firma Glaß, Elliot u. Co. fabrizierte Kabel unter Leitung von Samuel Conning zu verlegen; doch hatte man zunächst Mißerfolge, da das Kabel bei der Verlegung wiederholt riß, so daß man am 11. August, nachdem 610 Kilometer Kabel glücklich ausgelegt worden waren, den Versuch für dies Jahr ganz aufgeben mußte. Erst genau ein Jahr, nachdem die genannten Schiffe den Hafen verlassen hatten, am 5. August 1858, nachdem ein zweiter Versuch im Juni 1858 gleichfalls gescheitert, war durch die Bemühungen des erst 26jährigen Ingenieurs Charles Bright, die 3745 Kilometer lange Kabelverbindung glücklich fertiggestellt. Man begrüßte diesen Erfolg mit lautem Jubel, aber schon am 1. September 1858, bevor das Kabel noch dem öffentlichen Verkehr übergeben war, wurden die telegraphischen Zeichen plötzlich schwächer und verstummten am 20. Oktober gänzlich, nachdem etwa 800 Telegramme befördert worden waren, und ein großer Aufwand blieb schmählich vertan. Das Kabel sowohl wie der Kabelbetrieb hatten technisch noch nicht auf der erwünschten Höhe gestanden — diese Erkenntnis kostete aber den Unternehmern 10 Millionen Mk.! Und dennoch fühlte man vollauf, was man an dem neuen Verkehrsmittel gehabt hatte. War es doch der englischen Regierung durch das Kabel bereits gelungen, rund 50 000 Pfund zu sparen, da man die brieflich angeordnete Entsendung kanadischer Truppen nach Indien gerade noch rechtzeitig, am 31. August, telegraphisch hatte rückgängig machen können.

Es hielt schwer genug, die notwendigen Gelder für eine Wiederholung des kostspieligen und riskanten Unternehmens zusammen zu bekommen, zumal da man auch anderweitig mit Seekabelverlegungen Erfahrungen gemacht hatte, die nicht sehr ermutigend waren. 1855 und 1856 hatte J. Brett zweimal vergeblich versucht, ein Seekabel zwischen Cagliari (Sardinien) und Cap Bon (Tunis) zu verlegen, und erst im Oktober 1857 wurde diese Verbindung glücklich hergestellt, nachdem Werner Siemens Erfindergeist sich der Sache angenommen und eine Kabelauslegemaschine, sowie ein Dynamometer erdacht und die erst 1874 publizierte Theorie der Seekabelverlegung für sich fertig entwickelt hatte. Siemens, der persönlich der Verlegung des vieradrigen Kabels beigewohnt hatte, wagte sich 1858 auf Grund des errungenen Erfolges an eine noch großartigere Leistung, welche der transatlantischen Kabelverlegung durchaus ebenbürtig war. Vom Mai 1859 bis zum Januar 1860 verlegte er ein von der englischen Firma Newall

und Co. fabriziertes Kabel, das von Suez über Suakin, Aden und Maskat bis nach Kurrachee an der Indusmündung reichte und insgesamt 5500 Kilometer lang war. Auch diese Verlegung glückte vollständig, aber gerade sie zeigte besonders deutlich, mit was für unerwarteten Schwierigkeiten man zu rechnen und wie viel man durch kostspielige Erfahrungen noch zu lernen hatte, ehe man sich zu der heutigen, großartigen Kabelverlegungstechnik durcharbeiten konnte. Das Kabel arbeitete nur zwei Jahre, erwies sich infolge von Korallenbildungen im Roten Meer schon bald als fehlerhaft und war 1862 vollkommen zerstört. Da das Kabel am Meeresgrunde festgewachsen war, konnte man es nicht heben und ausbessern, und man war daher gezwungen, es seinem Schicksal zu überlassen. Der pekuniäre Verlust, der damit verbunden war, war schmerzlich genug, und dennoch war die Verlegung des Kabels technisch ein gewaltiger Erfolg: man kannte jetzt die Schwierigkeiten, mit denen man zu rechnen hatte, und hatte die Ueberzeugung gewonnen, daß es schließlich doch möglich sein müßte, die großen vorschwebenden Ziele, zu verwirklichen. Auf die Pläne des unermüdlichen Cyrus W. Field blieb diese Erkenntnis gleichfalls nicht ohne Einfluß.

1865 war man wieder so weit, daß man das Wagnis einer Kabelverlegung durch den Atlantischen Ozean zu wiederholen vermochte. Und wieder zeigte es sich jetzt, daß im rechten Moment oft ganz unerwartete Zufälle zu Hilfe kommen, um einer großen Idee zum Siege zu verhelfen. Da ein atlantisches Kabel zu groß und zu schwer war, um in seiner ganzen Länge auf einem Schiffe der damaligen Zeit untergebracht zu werden, war man bei der Verlegung von 1858 in der Weise vorgegangen, daß, wie berichtet, zwei Schiffe sich in die ganze Länge teilten, die auf der Mitte des Ozeans die Kabelenden zusammenspleißten, um dann in gleichzeitiger Fahrt nach Ost und West jedes für sich seine Länge auszulegen. Diese Art der Verlegung war aber mit gewissen Unzuträglichkeiten verknüpft, und man wünschte lebhaft, daß es möglich sei, ein einziges Schiff mit der gesamten Kabellänge zu beladen und ihm dann die Verlegung von einer Küste bis zur anderen anzuvertrauen. Und gerade zu der Zeit, als dieser Wunsch lebendig wurde, war ein Schiff von hinreichend großen, bis dahin nie vorgekommenen Dimensionen von Stapel gelaufen, das der gestellten Aufgabe gewachsen war. Dieses Schiff, das seiner gewaltigen Größe wegen zunächst „Leviathan", später aber, zur Schonung frommer Bedenken, „Great Eastern" getauft worden war, übernahm die Verlegung des wieder von Glaß, Elliot und Co. fabrizierten und am 10. Juni fertiggestellten Kabels und begann damit unter Cannings Leitung am 15. Juli. Doch auch dieses Experiment mißglückte noch einmal; am 2. August, nachdem schon 2196 Kilometer glücklich verlegt waren, zerriß das Kabel während der Auslegung und sank ins Meer. Drei Versuche, es wieder zu heben, schlugen fehl, und man mußte für dieses Jahr von dem Unternehmen abstehen, an dessen schließlichem glücklichen Gelingen man aber dennoch jetzt nicht mehr zweifelte. 14 Millionen Mark schienen durch den Mißerfolg abermals verloren zu sein, und dennoch ging man mit verdoppeltem Eifer im folgenden Jahre wieder ans Werk. Cyrus Field u. John Pender gründeten eine neue Gesellschaft, die „Anglo-American Telegraph Co.", an deren Spitze sie selbst traten, und mit einem neuen Kabel lief die „Great Eastern" am 7. Juli 1866 aus der Foihommerum-Bay bei Valentia in Irland aus und erreichte nach mancherlei Widerwärtigkeiten am 27. Juli glücklich die Trinity-Bay auf Neufundland, von wo man in wenigen Tagen die letzte Verbindung mit einem schon 1856 verlegten Kabel zwischen Neufundland und dem amerikanischen Kontinent bewerkstelligte. Endlich, am 4. August 1866, war das große Werk gelungen. Die Kabelverbindung zwischen Europa und

Amerika war fertig! Gleich danach gelang es auch noch, das im Vorjahr verloren gegangene Kabel vom Meeresgrunde aufzufischen und ebenfalls vollständig herzustellen, so daß man seit dem 4. September 1866 schon zwei Kabelverbindungen zwischen Europa und Nord-Amerika hatte; ihre Zahl ist heute bis auf siebzehn angewachsen, und die telegraphische Verbindung zwischen beiden Kontinenten ist in den seither verflossenen 40 Jahren nie wieder unterbrochen worden. Das Jahr 1866 war somit das eigentliche Geburtsjahr der seitherigen beispiellosen Entwickelung des interkontinentalen Seekabelwesens geworden.

Seitdem hat die Elektrizität im Dienste des Verkehrs noch riesige Fortschritte gemacht, wir erinnern nur an die Erfindung des Fernsprechers, über dessen rasche Verbreitung wir die staunenswerten Zahlen bereits gegeben haben.

Kaum ist aber die Technik der Ueberseekabel praktisch vollendet, da werden diese fast schon wieder durch eine neue Erfindung überflüssig. Es ist die drahtlose Telegraphie, die Erfindung Marconis, die dem Draht den Rang streitig macht und im Laufe der Zeit ganz gewiß als Sieger hervorgehen wird. Diese Erfindung ist ein neuer Triumpf des Menschengeistes über die Natur, ein Beweis, daß wir erst am Anfang der Verwertung der elektrischen Kräfte angelangt sind.

Es ist bekannt, daß die Schwingungen des Aethers, die von einer elektrischen Funkenentladung ausgehen, eng verwandt sind mit den Aether-Schwingungen, die wir als Licht in unserem Auge empfinden. Die außerordentliche Lichtwirkung, die uns noch Sterne wahrnehmen läßt, die Millionen von Meilen weit entfernt sind, haben wir uns gewöhnt als etwas Selbstverständliches hinzunehmen, während uns die Wirkungen der elektrischen Schwingungen auf relativ kurze Entfernungen in Erstaunen versetzen. Der Grund ist, daß dem menschlichen Körper ein Organ fehlt, diese Schwingungen gleich denjenigen des Lichtes wahrzunehmen und dann haben wir uns beim Telegraphen an die Vorstellung von der wesentlichen Bedingung des Drahtes gewöhnt.

Schon vor fünf Jahrzehnten hat Maxwell die Gesetze der elektrischen Schwingungen auf rein mathematischem Wege erkannt, deren Richtigkeit Hertz zum ersten Male experimentell nachgewiesen hat. Vor elf Jahren machte sodann Marconi die elektrischen Schwingungen zum ersten Male in Form der Telegraphie nutzbar, indem er auf fünf Kilometer Telegramme wechselte. Im Dezember vorigen Jahres gelang es der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie, auf 40 Kilometer die Laute der menschlichen Sprache drahtlos zu übermitteln, also drahtlos zu telephonieren. Besonders war es deutsche Geistes- und Unternehmungskraft, die sich bei der Weiterbildung und Anwendung der drahtlosen Telegraphie betätigte. Von den rund 1500 Anlagen für drahtlose Telegraphie, die es auf der Erde gibt, sind etwas mehr als die Hälfte von der deutschen Gesellschaft hergestellt und eingerichtet worden.

Das Hauptwerkzeug bei der drahtlosen Telegraphie ist heute der elektrische Schwingungskreis zur Erzeugung elektrischer Schwingungen, bestehend aus einer oder mehreren Leydener Flaschen, die außerordentlich große Elektrizitätsmengen aufnehmen können und zur Entladung bringen, und einer damit verbundenen Draht- (Selbstinduktions-)Spule. Das System wird durch eine Funkenstrecke beim Ueberspringen von Funken geschlossen. Dieser geschlossene Stromkreis entspricht mit seinen ausgehenden elektrischen Schwingungen der angeschlagenen Stimmgabel. Wie diese, wenn sie mit einer anderen Stimmgabel auf den gleichen Ton gestimmt ist, diese andere mitschwingen macht, so läßt auch der elektrische Schwingungskreis einen zweiten gleichgestimmten mitschwingen, nur ist dieser Ton für uns unhörbar. Während die höchsten Töne, die wir kennen, diejenigen der Grille, durch 10—12 000 Schwingungen in der Sekunde erzeugt werden, haben wir bei dem elektrischen Schwingungskreis mit Millionen zu rechnen. Indes kann man diese Tonhöhe

variieren; je größer die Leydener Flaschen und je länger die Drahtspulen sind, desto tiefer wird der Ton, d. h. desto geringer an Zahl werden die Schwingungen.

Man unterbricht also, wie schon angedeutet, den sog. geschlossenen Schwingungskreis an der Zuleitung zwischen Leydener Flaschen und Spule durch die Funkenstrecke. Lädt man nun die Flaschen mit hochgespannter Elektrizität, so läuft die letzte Flasche endlich über und es entsteht an der Unterbrechungsstelle ein Funken. Es ist nicht ein einziger, sondern er kommt uns nur als Einheit vor, da unser Auge nicht befähigt ist, so schnell aufeinander folgende Lichterscheinungen auseinander zu halten. In Wirklichkeit ist der Funke zusammengesetzt aus etwa 40 ziemlich kleinen, sehr rasch aufeinanderfolgenden Entladungen. Der ganze Vorgang ist etwa in einer 40 Millionstel Sekunde zu Ende. Die Anzahl der Hin- und Herschwingungen der Elektrizität bei der Entladung hängt ab von den Dimensionen des Systems. Nähert man nun der Spule eine zweite, so wird diese induziert, was durch ein damit in Verbindung stehendes Lämpchen nachgewiesen werden kann. Dieser Empfänger muß aber wie die zweite Stimmgabel mit dem ersten gleichabgestimmt, d. h. für die gleichlange Schwingungszahl empfänglich gemacht werden. Das geschieht dadurch, daß die Leydener Flasche, das Empfangssystem, von deren Dimensionen ja die Schwingungszahl bezw. -länge abhängig ist, veränderlich gemacht wird.

Das Problem, einen Sender zu konstruieren, der länger andauernde Wellenzüge liefert, ist in den letzten Jahren theoretisch gelöst und der Verwirklichung näher gerückt worden. Wie man eine Stimmgabel durch Schlag oder durch Streichen mit dem Violinbogen zum Schwingen bringen kann, so versuchte man auch elektrische, anhaltende Schwingungen zu erhalten. Das gelang, wenn man statt der Funkenstrecke, d. h. der Unterbrechung im Schwingungskreis eine Bogenlampe einstellte. Vor mehreren Jahren schon hat die singende Bogenlampe Duddells von sich reden gemacht. Duddell bemerkte, daß, wenn man die Kohlen einer Bogenlampe mit den Belegungen eines Kondensators (Leydener Flasche) in Verbindung bringt und in einer von den Leitungen eine Selbstinduktionsspule einschaltet, der Lichtbogen einen Ton von sich gibt und in diesem Stromkreis ein Wechselstrom entsteht, dessen Frequenz mit der Schwingungszahl jenes Tones übereinstimmt. Seine Ursache hat dieser Vorgang in den Strom- und Temperaturschwankungen des Lichtbogens. Es werden also anhaltende Schwingungen erzielt. Bei Anwendung großer Flaschen und Spulen gelang es Duddell, die Schwingungszahlen so zu erniedrigen, daß sie als Töne mit dem Ohre wahrgenommen werden konnten.

Eine Vervollkommnung dieses Systems erfand vor einem halben Jahre der dänische Ingenieur Waldemar Paulsen, der die Lampe in ein mit Wasserstoff gefülltes Gefäß setzte, wodurch in dem abgeleiteten Stromkreis ein Wechselstrom von hoher Schwingungszahl erzeugt wird. Die neuesten Versuche haben eine andauernde Schwingungszahl von mehreren hunderttausend Schwingungen in der Sekunde ergeben, wie sie für die drahtlose Telegraphie geeignet ist. Zur selben Zeit fand man ein anderes Mittel, die Schwingungszahl zu erhöhen, indem man nicht eine, sondern sechs bis zwölf Bogenlampen benutzte und die Widerstand- bzw. Tonstärkeänderungen durch ein Mikrophon verschärfte.

Auf der Empfangsstation ist bekanntlich der Fritter oder Kohärer ein wesentliches Instrument zur Aufnahme der Depeschen, eine nach ihrem Erfinder Branlysche Röhre genannte Glasröhre mit Metallspänen, die stromleitend werden in dem Augenblicke, in dem sie von elektrischen Wellen getroffen werden. Die bisherige Form tritt in neuerer Zeit in den Hintergrund gegenüber einem Apparat mit höherer Empfindlichkeit, dem elektrolytischen Detektor. Er besteht aus einem kleinen, mit Akkumulatorensäure gefüllten Gefäß aus Hartgummi, in welches eine

winzige, in eine Glasröhre eingeschmolzene Platinspitze von ein Tausendstel Millimeter Querschnitt eintaucht; an dieser wird — das wie auszuführen, würde hier zu weitläufige Erörterungen bedingen — eine Gasblase erzeugt, deren Abreißen von dem Glasröhrchen sich durch ein Telephon hörbar macht. Durch die Folge solcher Geräusche kann man auch Telegramme abhören.

Um auf große Entfernungen zu telegraphieren, muß das wichtige Glied, der Luftdraht (Antenne) dem System hinzugefügt werden. Wer diese großartige Entdeckung zuerst angewandt hat, ist nicht mit Sicherheit festzustellen. Der russische Professor Popoff hat ihn 1896 und Marconi 1897 erfunden. Der Luftdraht ist das für die elektrischen Schwingungen, was der Resonanzboden für die Stimmgabel ist.

Eine scheinbar große Schwierigkeit ist die Abstimmung z. B. des Apparates eines auf dem Meere fahrenden Schnelldampfers mit den verschiedenen Apparaten der Küstenorte, indes ist diese Schwierigkeit durch den Wellen-, oder wie die Engländer ihn nennen Schwingungszahlmesser, der selbst ein geschlossener Schwingungskreis mit einem Rießschen Thermometer ist, gehoben worden. Die Deutsche Gesellschaft für drahtlose Telegraphie hat die Erfindung 1900 zuerst angewandt und jetzt ist sie überall eingebürgert.

Eine hauptsächliche Eigenart der drahtlosen Telegraphie ist, daß die Zahl der Empfänger völlig gleichgiltig und unbeschränkt ist, ferner, daß ihre Wirkung sich nach allen Richtungen hin ausbreitet. Man hat zwar diese Eigenschaft wegen der geringen Möglichkeit der Geheimhaltung der Telegramme für gefährlich gehalten, aber nachdem man die Aufgabe gelöst hatte, die Wellen nur nach einer Richtung sich verbreiten zu lassen, stellte es sich heraus, daß sich dafür gar kein Anwendungsgebiet fand. In der Tat ist die Vogelfreiheit der Telegramme nicht so schlimm, da sie durch Anwendung von Chiffre und Wechsel der Wellenlänge leicht aufgehoben werden kann. Die Wellen können auch, wie die Lichtstrahlen, Widerstände umgehen. Schon bei den Schiffsstationen mit 30 Meter hohen Masten ist bei einer Entfernung von 300 bis 400 Kilometer wegen der Krümmung der Erde nichts mehr von ihnen zu sehen, und doch folgen die Strahlen der Meerwölbung und sprechen an der Empfangsstation an. Auch über die Alpen ist schon telegraphiert worden.

Größere und wahrscheinlich überhaupt nicht abwendbare Gefahr besteht für die Telegraphie ohne Draht in ihrer Abhängigkeit von den atmosphärischen Verhältnissen. Das Sonnenlicht ist ihr Feind und wirkt bei einer Entfernung von über 1000 Meter störend. Wenn über 1500 Kilometer weit telegraphiert werden soll, so ist die Stärke bei Nacht dreimal so groß wie am Tage. 100 Kilometer entfernte Gewitter wirken gleichfalls noch störend. Die mit einander verkehrenden Stationen auf der Insel Rhodus und Derna an der Küste des Mittelländischen Meeres in Afrika sind 800 Kilometer von einander entfernt. Dort ist es nur möglich die 3000 Worte, die sie wechseln müssen, zwischen 11 Uhr nachts und 3 Uhr morgens zu übermitteln, da sonst auf dem Meere hindernde Einflüsse (Gewitter usw.) das Telegraphieren unmöglich machen. Wie groß der in seinen Ursachen unbekannte Einfluß der Atmosphäre ist, geht auch daraus hervor, daß in einem Falle mit einem für eine Entfernung von 200 Kilometer bestimmten Apparat auf eine Strecke von 2700 Kilometer noch Verständigung erzielt wurde.

Eine transportable Station für 100 Kilometer Entfernung kann in zehn Minuten errichtet werden. Eine fahrbare, nach dem Protzsystem eingerichtete Station hat Material für einen 30 Meter hohen Mast und einen 45 pferdigen Benzinmotor zur Erzeugung des Stromes. Von den Landstationen ist die von Scheveningen deshalb interessant, weil sie inmitten eines Netzes von Kreuzungen elektrischer Wellen liegt, so daß man dort unausgesetzt Telegramme aufnehmen kann. Eine ge-

waltige Anlage ist die Versuchsstation der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie in Nauen. Der Luftdraht geht 100 Meter in die Höhe und in dem Schwingungskreis sind 360 große Leydener Flaschen eingeschaltet. Die elektrischen Entladungen, die in armdicken Funken sich zeigen, werden auf anderthalb Kilometer Entfernung gehört. Heute beherrscht Nauen die halbe Breite des Ozeans und den ganzen europäischen Kontinent einschließlich Islands.

Sicher wird uns die Zukunft noch weit größere Fortschritte in der Naturkraftbezähmung und Verwertung bringen.

Man vergleiche den armseligen Nachrichtendienst des Mittelalters mit den Errungenschaften des Postverkehrs von heute und der riesengroße Fortschritt der Menschheit in wenigen Jahrhunderten wird uns einigermaßen klar werden.

Die Arbeitsverhältnisse in der guten alten Zeit.

Wie Ruinen aus längst vergangenen Jahrhunderten, hat uns unsere liebe deutsche Muttersprache Worte und Bezeichnungen aus der Zeit des patriarchalischen Arbeitsverhältnisses in das zwanzigste Jahrhundert herübergerettet, als lebendige Zeugen dafür, wie herrlich schön und poesievoll dieses vielgelobte Arbeitsverhältnis für unsere altvorderen Berufskollegen gewesen sein muß.

Die Meistersinger von Nürnberg sind es nicht, die Ausdrücke wie „Hausknecht, Stallknecht, Roßknecht, Fuhrknecht", so im 20. Jahrhundert noch manche unserer Kollegen wie fossile Schatten der Vergangenheit zieren, erfunden haben. Diese Bezeichnungen haben einen prosaischeren, historischen Ursprung. Die Bezeichnung „Knecht" bedeutete im Mittelalter soviel wie Höriger, Leibeigener. Zu der alten Griechen und Römer Zeiten bestanden die Angehörigen unseres Berufes lediglich aus Sklaven, sie gehörten zum mobilen Kapital ihrer Herren. Man trieb sie — wie das liebe Vieh noch heutzutage — zu Markte, um sie dort an den Meistbietenden zu verschachern. Je kräftiger die Muskeln, je besser der Körperbau erhalten war, desto höhere Preise konnte man für die „Ware" erzielen. Daß die alten Griechen und Römer ein geübtes Auge, ein hohes Verständnis für die Schönheit des Körpers, für einen ebenmäßigen Gliederbau hatten, beweisen die von ihnen geschaffenen unübertrefflichen Kunstwerke der Venus von Milo und des Apollo von Belvedere, von anderen plastischen Schätzen jener Kulturepoche ganz zu schweigen. Man wußte daher zu jener Zeit einen wohlgebauten Körper und schwellende Muskeln bei den zu kaufenden Sklaven wohl auf ihren Wert einzuschätzen, Menschenfleisch stand hoch im Preise, es war die teuerste, aber eine, bei schlechter Behandlung und Ernährung, leicht gebrechliche und verderbliche Ware; die Besitzer dieser Ware mußten also im eigenen Interesse, wollten sie nicht ihr Kapital gefährden und schmälern, die Sklaven resp. ihren materiellen Wert zu erhalten suchen. Gute Ernährung und gute Pflege, Schutz vor Erkrankungen mußten die Herren ihren Sklaven gewähren, sie durften deren Kräfte nicht allzusehr anstrengen, um diese nicht zu früh abzunützen, das war im Interesse einer guten Verzinsung des Kapitals dringend notwendig.

Aus allen diesen Gründen war das Los jener Berufskollegen im allgemeinen durchaus kein so schlimmes, als wir uns dies, infolge der Bezeichnung ihres Arbeitsverhältnisses als „Sklaverei" heute vorstellen. Die in dem ausgegrabenen Pompeji aufgefundenen Kabinen der Sklaven beweisen uns, daß jene „Sklaven" über bessere, schönere und gesündere Wohnstätten verfügten, als viele Handelsproletarier heute in der Weltstadt Berlin.

Deswegen wollen wir durchaus nicht die „Sklaverei“ als ein etwa begehrenswertes Arbeitsverhältnis hinstellen, sondern nur dartun, daß der Unternehmer damals mehr Rücksicht auf die körperlichen Bedürfnisse nehmen mußte, als dies heute beim freien Arbeiter der Fall ist. Es war immerhin nicht sehr angenehm, auf Geheiß seines Herrn hin, durchgeprügelt, anderwärtig verkauft oder gar einen Kopf kürzer gemacht werden zu können.

Die Beseitigung der Sklaverei ist keine Kulturtat des Christentums, wie irrtümlich noch viel angenommen wird, sondern vielmehr die konsequente Folge der wirtschaftlichen Entwicklung. Im Mittelalter, unter den veränderten Produktionsformen, war die Sklaverei vielfach unrentabel geworden, man setzte daher die Leibeigenschaft an ihre Stelle. Der Bestand dieser war verhältnismäßig ebenfalls von nicht allzulanger Dauer, man gab schließlich die Hörigen anscheinend frei, um sie in Wirklichkeit desto mehr und profitabler unter der Knute halten zu können. Und nun begann das vielgepriesene patriarchalische Arbeitsverhältnis, das mit seinen letzten Trümmern noch in unser Jahrhundert hineinreicht, das vielen Leuten als verlorenes Paradies gilt, dessen Zustände wieder hergestellt werden müssen.

Der Gedanke, daß eine solche Restauration der Arbeitsverhältnisse der Schlüssel zur Lösung der sozialen Frage sei, steht in der Vorstellungswelt vieler unserer Arbeitgeber so fest und glänzend da, wie die Fixsterne im Weltenraum. Danach liegt das Ideal in der Vergangenheit, und die Gegenwart hat lediglich dafür zu sorgen, die alten Zustände so gut wie nur möglich wieder herzustellen. Was das aber bedeutet, werden wir erst zu würdigen wissen, wenn wir uns das patriarchalische System etwas näher betrachtet haben.

Die Ansichten unserer Reaktionäre sind sogar in der neuen Zeit „wissenschaftlich“ begründet worden. So ist z. B. Riehls Werk, die Naturgeschichte des Volkes, als Grundlage einer deutschen Sozialpolitik in dem Kapitel: „Das ganze Haus“, ziemlich stark von dem Irrtum des Bestandes einer guten alten Zeit durchdrungen. Dazu schreibt Damme*): „Das Phantom einer solchen Zeit in der deutschen Kulturgeschichte, insbesondere auf dem Gebiete des Gesindewesens, erfunden zur Erziehung der gerade lebenden Generation, gehört nicht weniger in das Reich der Mythe, wie die Vorstellung jenes goldenen Zeitalters der griechischen Sage. Zwar wird in einzelnen Gauen unseres Vaterlandes, zu gewissen Zeiten und in gewissen Schichten oder wenigstens Familien der Bevölkerung, das Verhältnis zwischen Herr und Diener, ein solches gewesen sein, wie wir es uns nach diesen Traditionen träumen lassen dürfen. Im übrigen müssen wir die Schwärmerei für die alten Verhältnisse mit dem nämlichen kritischen Geist aufnehmen, zu welchen Talleyrands Aeußerung anregt: „Wer nicht vor 1789 gelebt hat, kennt nicht die Wonne des Lebens. Die Wonne war eben nur auf einer Seite, und wäre auf jener Seite nicht alle Wonne und auf der andern Seite nicht alles Elend gewesen, so hätte Frankreich nicht die große Revolution über sich ergehen lassen müssen.“

Was verstand man nun unter der Bezeichnung Gesinde, wer gehörte zu demselben? Der Begriff des Gesindes ist heute ein wesentlich anderer als früher, er hat sich verdünnt, der Kreis der zum Gesinde gezählten Personen ist enger geworden. Diese Kulturentwicklung ist heute noch nicht zum Abschluß gekommen.

„Die alten Stadtrechte verstehen unter Gesinde, außer den häuslichen Dienstboten, ebensowohl die Knechte, welche Pferde und Geschirr besorgen, als diejenigen, die vorzugsweise in der Fabrikation oder bei der Handlung verwendet werden.“ Unser ganzer Beruf gehörte also zum Gesinde. Tatsächlich war dies auch rechtlich bis vor einem Jahr-

*) Dr. F. Damme. Die Dienstbotenfrage.

zehnt der Fall. Erst Anfang der neunziger Jahre wurde seitens des Reichsgerichts entschieden, daß in Handelsgeschäften tätige Hausdiener und Kutscher nicht unter die Bestimmungen der Gesinde-, sondern die der Gewerbeordnung fallen. Durch Novellen zur Gewerbeordnung und durch das bürgerliche Gesetzbuch wurde erst definitiv rechtlich festgelegt, daß unsere Berufsangehörigen nicht als Gesinde, sondern als gewerbliche Arbeiter zu betrachten sind. Ueberall, wo daher in früherer Zeit vom Gesinde die Rede ist, trifft dies auf unsere Berufskollegen zu und alle diesbezüglichen behördlichen Verordnungen trafen auch unsere Kollegenschaft. Diese Bemerkungen glaubten wir vorausschicken zu müssen, damit nicht etwa unsere Leser in den Irrtum verfallen, daß das, was nachstehend geschildert wird, unsere Kollegenschaft, die Hausdiener und Markthelfer, die Kutscher und die Fuhrleute nicht betroffen habe. Wer die ältere Literatur über Dienstboten durchmustert, sagt Stillich, dem wird kaum eine einzige Schrift begegnen, in der nicht das Gesinde als schlecht und verdorben, widerspenstig und faul, liederlich und putzsüchtig geschildert würde. Es werden alle Sündenregister gezogen, um die schlechten Eigenschaften der Knechte in grellen Farben auszumalen. — Hören wir mal, um mit den Frommen zu beginnen, was der Gottesmann und Reformator, der Fürstendiener Luther, eine Persönlichkeit, die das Geistesleben der gebildeten Klassen wiederspiegelt, über die Qualität des Gesindes sagt:

„Nun ist aber die größte Plage in der Welt über das Gesinde und Arbeitsleute, wie ungehorsam, untreu, ungezogen, vorteilich sie sind, das ist eine Plage von Gott". (XX 273.) „Denn wie wir sehen und erfahren, wie unartig, stolz und frech und sonderlich Dienstvolk und Hausgesinde allenthalben ist . . . obgleich es nur arme elende Bettler sind. Aber wir erfahren nur eitel Wiederspiel, daß auch die nicht wollen dienen und sich demütigen, so die aller unwürdigsten sind, als da sind Knechte und Mägde im Hause (VI, 304—6).

„Niemand will es für wahr halten, daß es Gott gedient sei, wenn man im Hause treulich und fleißig dient, Sonst würden Knecht und Magd, Kind und Gesind lustig und guter Dinge sein zu aller Arbeit, und ihnen aus ihrer Hausdienst ein Paradies machen und sagen: Ich will meinem Herrn, meiner Frauen zu Gefallen thun, was sie wollen. Ob ich zuweil gescholten, was thuts, sintemal ich das für wahr weiß, daß mein Stand unserm Herrgott ein Dienst, ein wohlgefällig Leben ist . . . Aber man findet solche Gehalten oder Dienstboten sehr wenig. Der meiste Theil ist so verstockt, . . . daß er's dennoch nicht bedenken, noch sich bewegen lassen will, daß er Gott da aufs beste diene. . . Darum geschieht alles mit einem Unwillen und Unlust und ist nicht möglich, daß Glück oder Heil bei solchem unwilligen Gesinde könne sein. . . Ein jeglicher Ehehalt oder Dienstbot'herrn sagen: Herr, es ist dein Wohlgefallen, Du bist selbst auf der Hochzeit zu Cana gewesen und deine Mutter . . . . hat eben das auf der Hochzeit gethan, das ich meines Herrn Haus und Dienst thue. So sie nun solcher geringen Arbeit nicht schämet, sondern sich dazu selbst angeboten hat, warum wollte ich armer Madensack mich besser dünken und mich solcher Hausarbeit schämen, der ich ein lauter Unflat bin gegen die reine Jungfrau Maria."

Das ist die Ansicht des Gottesmannes Luther über das Gesinde. Sein Hauptreformvorschlag gipfelt, wie wir sehen werden, in der — Prügelstrafe.

„Du sollst deinen Nächsten lieben wie dich selbst", steht in der von diesem Manne übersetzten Bibel. Die hehren Lehren des großen Nazareners dienten dem Reformator und Fürstendiener als Mittel zur Unterdrückung des arbeitenden Volkes.

Und ein anderer Gottesmann, auch ein Lehrer des göttlichen Wortes, der Prediger Peter Glaser zu Dresden schrieb 1564 ein

Buch, das den hübschen Titel trug: „Der Gesinde Teufel". Das erste Kapitel dieses Buches handelt davon, „wie der Teufel das Gesinde pflegt zu hindern und abzuhalten, daß sie sich zu Dienste gar nicht begeben sollen. Es bildet der Teufel dem Gesinde ein die Süßigkeit und Lieblichkeit des Müßiggangs und der Freiheit. . . . Und leiden etliche daneben und deshalben großen Hunger und Kummer, wollen lieber daheime genug Brot essen und Faulheit treiben und frei sein statt zu dienen und Essens genugsam und vollauf haben.

Zum andern treibet der Teufel das Gesinde dahin, daß sie sich lieber zu den gottlosen denn zu gottseligen Herren und Frauen vermieten." Bei den Frommen waren also damals wie heute die Dienstverhältnisse nicht sehr anziehender Natur.

Der fromme Mann wünscht den Dienstboten dann noch, „daß ihnen der Teufel die Zunge im Halse herumdrehe, es pflegt auch wohl etlichen auf dem Totenbette und sonst zu widerfahren." Glaser behauptet, „daß man jetzt gar wenig hurtige, behende und arbeitssame Diener findet, aber genugsam faule, schläfrige, verdrossene Knechte." Glaser berichtet ferner, daß das Gesinde seiner Zeit mit der Kost nicht zufrieden gewesen ist; „Lassen sie Herrn und Frauen nicht mit an ihrem Tische essen, so sind sie unzufrieden, gibt man's ihnen vom Tische und nicht so warm wie sie es gehabt, so murren sie darum, gibt man ihnen aber was anderes und geringeres, so schelten und fluchen sie, sprechen wohl bisweilen: Sie wollten, daß Herrn und Frauen die Ratten und Krankheit dran fräße oder maulen sich doch aufs wenigste und wollen nicht zu Tische sitzen. So sollten doch die Diener wissen, daß sie bei ihrem Herrn Leib und Leben zu lassen schuldig seien. Aber jetzt stehen sie bei ihrem Herrn, gleich wie der Hase bei seinen Jungen. Wenn die Herren in einer Gefahr sein, so werfen sie das Hasenpanier auf und geben die Flucht. Etliche handeln noch schlimmer und bringen ihre Herren selbst um. . . .Etliche tun es offenbar, etliche aber heimlich, durch Gift oder andere Praktiken."

Müssen das schreckliche Menschen gewesen sein, diese unsere Berufskollegen in der „guten alten Zeit". Da sind unsere heutigen Streikhetzer und Agitatoren doch reine Waisenknaben dagegen. Glaser, der fromme Prediger, verlangt weiter, „daß das Gesinde, welches nicht ausdienen wolle, keinen Lohn erhalten solle." Und dies, obwohl die Bibel, aus welcher derselbe Herr so oft gepredigt hat, lehrt: „Du sollst dem Dürftigen und Armen seinen Lohn nicht vorenthalten, er sei von deinen Brüdern oder ein Fremdling, der in deinem Lande und in deinen Toren ist, sondern sollst ihm seinen Lohn des Tages geben, daß die Sonne nicht darüber untergehe, denn er ist dürftig und erhält seine Seele damit, auf daß er nicht wider dich den Herrn anrufe und sei dir Sünde". Aber dem Gottesmann war es nicht darum zu tun, den Herrschaften die „heilige Schrift" zu lehren, sondern aus der christlichen Lehre die Forderungen der Herrschaften den Dienstboten gegenüber als berechtigt hinzustellen. Dabei mußte dem Gottesstreiter jedes Mittel recht sein, auch die Fälschung des lauteren Gottes-Wortes.

Mit den Ansichten der protestantischen Kirchenlichter stimmt auch der katholische Kirchendiener Cognatus überein. In seinem Briefe, „Hausknecht oder vom Amte der Diener gegen ihre Herren", schimpft er wie ein Rohrspatz über die Begehrlichkeit und die Untugenden des Gesindes. Die Arbeiternot war im XVI. Jahrhundert verschiedentlich so groß, wie heute in den ostelbischen Rittergutsgefilden. Man suchte damals schon die Machtmittel des Polizeistaates mobil zu machen, um Abhilfe zu schaffen. Als infolge der Steigerung der Warenpreise in der zweiten Hälfte des bez. Jahrhunderts das Gesinde auf Erhöhung des Lohnes drang, da führte die Ritterschaft auf dem Landtage von 1565 aus, daß das Gesinde seine Herren auswuchern täte, und diese deshalb in große Armut gerieten. Wie wir sehen, ist das Lied von

der Begehrlichkeit der Arbeiter nicht neu und die Herrschaften haben schon vor vierhundert Jahren das Schreien nach Staatshilfe, nach der alles rettenden Polizei recht gut verstanden.

Die Folge dieses Schreiens war, daß im XVII. und XVIII. Jahrhundert mit großer Strenge gegen das Gesinde eingeschritten wurde, weil „dasselbe sich gar nicht an gesetzliche Bestimmungen kehrt, sondern ganz nach eigenem Gefallen lebt und sich durch Trotz und allerhand Verdruß der Obrigkeit unerträglich macht."

Auch die „Nationalökonomen" des 18. Jahrhunderts bliesen in dasselbe Horn über die Schlechtigkeit des Gesindes. A. v. Hoff schreibt: Noch nie war vielleicht eine Zeit, wo die Klagen häufiger als jetzt gehört wurden. Man mag Herrschaften sprechen aus welcher Klasse man will, so hört man, daß sie sich über Untreue, Widersetzlichkeit, Grobheit, und Faulheit des Gesindes beschweren." Auf diese Schrift erschien eine Entgegnung von einem Diener, einem Berliner Kinde, die uns durch Form, Styl und Inhalt drastisch beweist, wie wenig damals in Wirklichkeit die „Herrschaften" sich über die Frechheit des Gesindes zu beklagen gehabt haben. Zur Charakteristik der „Unterwürfigkeit" der Diener in damaliger Zeit ist es bezeichnend, daß der Kollege die Schrift des Hoff im Wesentlichen als richtig anerkennt und sich wiederholt entschuldigt, gewagt zu haben, von seinem niederen Stande aus dem gelehrten Herrn entgegenzutreten. In geradezu hundedemütiger und kriecherischer Weise schreibt der Kollege: „Gewiß ist die dienstbare Klasse in aller Augen die verachteste. Sie genießt in keinem Falle die öffentliche Achtung!"

Und Leute mit derartiger Denkweise beschuldigte man der Frechheit, der Widersetzlichkeit und des Ungehorsams? Die Frechheit jener Herrschaften, ihre Auffassung von der christlichen Nächstenliebe und von den Gottesebenbildern des dienenden Standes, übersteigt die Fassungskraft eines modernen Menschen.

Der schon erwähnte Cognatus schildert uns in seinem Buche das Ideal eines guten Dieners an der Hand eines Gemäldes, das einen Diener wie folgt darstellt: „Auf dem Kopf ein rotes Hütlein und um den Leib ein Gewand. Ferner hat der fromme Diener einen Saurüssel, Eselsohren, Hirschfüße, die rechte Hand ist aufgemacht und in die Höhe gerichtet. Auf der linken Achsel trägt er eine Stange, auf der zwei Eimer Wasser hängen. In der linken Hand trägt er eine Schaufel voll glühender Kohlen." Dieses Bild erklärt nun Cognatus folgendermaßen: „Einem frommen Diener gehört ein fein reinlich Kleid, der Saurüssel lehrt, daß ein Diener nicht soll zärtlich sein und ein verwöhntes Maul haben, sondern soll mit jeder Speise zufrieden sein. Die Eselsohren bedeuten, daß ein Diener soll geduldige Ohren haben, wenn der Herr vielleicht etwas härter und unfreundlicher redet. Die aufgerichtete Hand erinnert ihn Treu und Glaubens, wenn er mit seines Herrn Gütern und Händeln umgeht. Die Hirschfüße zeigen an, daß er in Verrichtung der Geschäfte seines Herrn soll geschwinde und fertig sein, die Eimer aber und das Feuer, daß er soll fleißig, bescheiden und behende sein, daß er auch vielerlei Geschäfte auf einmal verrichte."

Wie aber nun die schlechten Eigenschaften des Gesindes beseitigen? Um das Gesinde gefügig zu machen, wurde, wie wir bereits gesehen haben, in erster Linie die Religion mißbraucht. Hören wir zum Beispiel ein Tischgebet, das Krünitz den Herrschaften für die Dienstboten empfiehlt: „Ihr Knechte seid gehorsam euren leiblichen Herrn als Christo. Lasset euch dünken, daß ihr dem Herrn dienet und nicht den Menschen und wisset, was ein jeglicher gutes tun wird, das wird von dem Herrn empfangen, er sei Knecht oder Freier." Das Tischgebet, schreibt Krünitz weiter, hat unter andern den Nutzen, daß es Zufriedenheit mit den vorgetragenen gegenwärtigen Speisen lehren kann.

Die Gesindeordnungen konnten natürlich den störrischen Arbeitsleuten nicht oft genug vorgelesen werden. So bestimmt z. B. die revidierte Gesindeordnung für die Mittel- und Altmark und das Land Stolpe, daß in den Kirchen diese Gesindeordnung zweimal des Jahres von den Kanzeln öffentlich abgelesen, den Sonntag vorher solches der Gemeinde bekannt gemacht und bei der Ablesung dieselbe durch eine darauf gerichtete Anrede zur treuen Beobachtung dieser Gesindeordnung ernstlich und beweglich vermahnet werde. Nach der Gesindeordnung des Fürstentums Minden waren auch die Schulmeister, welche geringer Leute Kinder zu unterrichten hatten, verpflichtet, wenigstens alle Vierteljahr die Gesindeordnung den Kindern vorzulesen.

Also ein krasser Mißbrauch der Kirche und Schule im Interesse der Herrschaften.

Neben der religiösen und sittlichen Einwirkung, schreibt Stillich*), nimmt die strenge Hauszucht unter den Besserungsvorschlägen einen hervorragenden Platz ein. Sie basiert auf dem Gedanken der Stärkung, der Gewalt und Herrschaftsverhältnisse, die den älteren Beziehungen in hohem Maße eigentümlich waren."

Der Gottesmann Luther empfiehlt: „Wenns aber also wäre, daß ein Jeglicher nur ein Stücklein Brots und ein Tränklein Wassers haben sollt und doch sein angemessen Arbeit als ein 10 Fuder Mist aufgeladen und hinauszuführen, und wenn er das nicht tut, flugs hinterher mit der Staupen, dann würden sie wohl frömmer werden und Gott nicht also verachten. Wenn ein Knecht nicht arbeiten will so gehöret dazu ein guter Stecken und auf die Haut gedroschen, daß man ihm die Striemen zählen, so wird ihm der Kitzel und Lecker vergehen."

Und Gilbert Cognatus empfiehlt in seinem Hausknecht: „Man soll den Knechten Arbeit, Futter und Schläge geben." „Den ersten Weg, den man einzuschlagen hat", ermahnt Krünitz, „ist das Gesinde ernstlich zu vermahnen und scharf anzureden eventuell Strafe anzudrohen. Einige tüchtige Hiebe mit der Peitsche, Karbatsche oder Kantschu werden in den meisten Fällen . . . hinreichend sein, bei den Gezüchtigten mehreren Fleiß und Aufmerksamkeit zu Wege zu bringen."

Zedler*) empfiehlt zur Besserung des Gesindes Freiheitsberaubung und entehrende Strafe. „Das vornehmste und gewöhnlichste Laster des Gesindes ist der Ungehorsam und die Widerspenstigkeit. Der Hauswart kann solch halsstarriges Gesinde auf eine Zeit lang in gefängliche Haft bringen. Gehorchen sie auch dann noch nicht, so müssen sie mit schärferen Strafen angegriffen werden, namentlich den öffentlichen Gefängnissen oder dem Zuchthause, welches das bequemste Mittel ist, das böse Gesinde zur Raison zu bringen." Wir begreifen jetzt das Sehnen unsecer Arbeitgeber nach der „guten alten Zeit." Auch unsere heutigen Unternehmer möchten, ach wie gerne, jeden störrischen, ungehorsamen und widersetzlichen Arbeiter ins Zuchthaus sperren. —

Die Pflichten der „guten" Hausväter gingen indeß noch weiter. Sie hatten nicht nur mit dem Kantschu erziehlich auf das Gesinde einzuwirken, sondern auch durch Niedrighalten der Löhne, dem Kleiderluxus vorzubeugen. B. v. Hoff sagt: „Der hohe Lohn macht aber das Gesinde noch trotziger als es ohnehin schon ist. Wer die Lohngrenze nach oben hin überschreitet, muß gestraft werden." Nach unten hin durfte natürlich die Lohngrenze überschritten werden, das nannte man höchstens, um einen modernen Ausdruck zu wählen — christliche Sozialpolitik.

Es hat sogar Gesindeordnungen gegeben, die den Arbeitgebern verboten, dem Gesinde etwas zu schenken. Beispielsweise ordnet die revidierte Gesindeordnung für die Mittel- und Altmark, die Herrschaft

---

*) Stillich: Die Lage der weiblichen Dienstboten.
*) Zedler, Universal Lexikon, Halle und Leipzig 1735.

Storkow und Beeskow von 1769 an: „Das Pfingst- und Weihnachtsbier, nicht weniger die Weihnachts- und Neujahrsgeschenke für das Gesinde werden bei der auf den höheren Dienstlohn festgesetzten Strafe hiermit auch gänzlich abgeschafft und verboten."

Um die Dienstboten von den „besseren" Klassen, vor allen Dingen von ihren Arbeitgebern in angemessener Entfernung zu halten, erließ man sogenannte Kleiderordnungen, die den Dienstboten bestimmte billige Kleiderstoffe und eine bestimmte Tracht vorschrieben. Durch königlich preußisches Edikt vom 6. November 1731 wurde den Dienstboten bei Strafe der Konfiskation verboten das Tragen des Seidenzeugs, Gold oder Silbers, der Fischbeinrücken, der mit Band, Gold oder Silber besetzten Schuhe und Pantoffeln." Ja in Sachsen durfte die Herrschaft noch bis zum Jahre 1892 auf Grund der Gesindeordnung ihren Arbeitsleuten untersagen, sich eine bessere Kleidung anzuschaffen. Natürlich haben auch all diese Kleiderordnungen den vierten Stand, wenn wir schon so sagen wollen, in seinem Vorwärtsstreben nicht aufhalten können.

Wer die Macht hat, hat auch das Recht, dieser Satz ist konstant geblieben durch Jahrtausende hindurch. Wie das Recht unserer Kollegen in der guten alten Zeit beschaffen war, davon wollen wir auch einige Proben geben. Es hat Rechte gegeben, die der „Herrschaft" gestatteten, mit den Dienstboten zu tun was sie wollte, sie konnte diese mißhandeln, ja auch totschlagen, ohne daß ein Hahn danach gekräht hätte. So heißt es in dem Passauer Rechtsbrief vom 2. Juli 1300: „Wer einen Knecht oder ein Dirn in seinem brot, was er mit dem zürnet, an gewaffneter Hand an dem tode, da ist er nyemant vmb schuldig."

Wurde das Gesinde gezüchtigt, so durfte sich der Richter nicht einmischen, desgleichen war ein Appell an den Richter seitens des Gezüchtigten nicht möglich. Erst in späterer Zeit wurde das Züchtigungsrecht eingeschränkt. So heißt es bei Bohr (Leipzig 1738): „Es ist dem Herrn eine mäßige Züchtigung, wenn sie sich auch gleich bis auf die Schläge erstrecken sollte, verstattet." In Lübeck bestand, übereinstimmend mit Hamburg, folgendes Gesetz: „Ein jeglicher Herr mag seine gedinget Gesinde wegen ihrer Verbrachung mit Schlägen wohl züchtigen und darf dafür keine Strafe erleiden, soll ihnen aber keine Wunden wirken, lahm schlagen, noch Beinbrüche beibringen, denn solches ist strafbar." Die „guten Hausväter" haben also des öfteren ihr Gesinde wund und lahm geschlagen, sonst hätte man dieses nicht unter Strafe stellen brauchen.

In den Gesetzen des Marktes „Größten" heißt es: „Schlecht jemand sein Knecht mit rueten, den soll der richter nicht richten." Nach verschiedenen Rechten sollte eine Züchtigung mit der bloßen Hand oder mit der Rute vorgenommen werden. Es wird die Stärke der Rute oder des Stockes angegeben und die Anwendung von Waffen und der Folter untersagt. Ein Beweis dafür, daß die „frommen" Hausväter ihre Dienstboten in früheren Zeiten auch gelegentlich mal auf die Folter spannten.

Dem Gesinde wurde der Rat gegeben, sich die Prügel gefallen zu lassen, auch wenn es diese unschuldig erhalten habe.

Der von uns schon öfters erwähnte Cognatus rät einem frommen Diener, der unverschuldet eine Straugabel, Faustkolben, Geflinken, Maulschellen, Haarschütten und Schläge zu Trankgeld bekommt, folgendes:

„Soll er sich wehren, soll er dräuen oder fluchen oder soll er seinen Abschied begehren? Da sage ich nein." Dinkel erzählt uns die Geschichte eines Knechtes, der durch seinen Herrn zur Verzweiflung getrieben, dessen Kinder und sich vom Boden herunterstürzte. Und weiter, „viele Herrschaften achten ihr Gesinde gar nicht. Sie halten es nicht viel besser als das liederlichste Bettelvolk, ja, sie betrachten es kaum als Menschen. Sie sind grausam wider sie und fordern mehr Arbeit

von ihnen, als Menschen leisten können und sie vermöge ihres Vertrages zu leisten schuldig sind."

Nach den Rechtsquellen des Mittelalters war der Lohn des Gesindes erschreckend niedrig. Grim sagt beispielsweise in seinen Rechtsaltertümern: „Der Lohn war die Kost, jährlich ein Hemd oder schlechtes Kleid und einige Schillinge Geld." Nach den Lohntaxen stand es den Herrschaften frei, einen geringeren Lohn mit dem Gesinde zu vereinbaren; einen höheren Lohn als die Taxe zu zahlen, war bei Strafe verboten. Es wurden in diesem Falle beide Teile bestraft. So bedroht die Gesindeordnung Friedrich II., des Philosophen von Sanssouci, sowohl die Empfänger als unter Umständen auch die Geber eines die Taxe überschreitenden Lohnes mit Zuchthausstrafe, „wogegen es sich von selbstversteht (V. § 37.), daß ein unter der Taxe bleibender Lohn erlaubt ist." Die Lohnpolitik des Staates, als Kommis der herrschenden Klassen, ging aber noch weiter. So wurden durch die Landesordnung von 1482 die Gesindelöhne einfach um 25 pCt. herabgesetzt. Wir sehen, eine goldene alte Zeit gab es nur für die Unternehmer.

Die nach dem 30jährigen Kriege gestiegenen Gesindelöhne wurden durch die sächsische Gesindeordnung von 1651 um 50—60 pCt. reduziert. Nach amtlichen Erhebungen im Jahre 1700—1701 schwankte der Lohn des Gesindes in den Städten des Erzgebirges zwischen 3 Taler 12 Groschen und 9 Taler pro Jahr. Dabei kostete um jene Zeit das Paar Schuhe einen Taler. Um 1750 war der Lohn wie folgt geregelt: Berliner Gesindeordnung vom 3. Januar 1746, 6—24 Taler. Breslauer Gesindeordnung vom 24. August 1753, 6—20 Taler. Neißische Gesindeordnung vom 16. Juni 1753, 4—20 Taler. Märkische Gesindeordnung vom 7. August 1755, 6—24 Taler. Minden-Ravensberger Gesindeordnung vom 16. Juni 1853, 4—20 Taler. Für jede Kategorie, „für den Ladenknecht (Handlungsgehilfen), Hausknecht, Fuhrknecht, Brauknecht, Köchin, Magd und Hirtenjungen" waren die Löhne nach ihrer Tätigkeit abgestuft. Die ersteren auf dieser Stufenleiter verdienten pro Jahr in Berlin 72 Mk. Wie ist's, Kollegen, gelüstet euch noch nach jenen schönen Tagen, nach den Fleischtöpfen des achtzehnten Jahrhunderts?

Indes auch die Lohntaxen fielen. Die ökonomische Entwicklung war stärker als alle polizeilichen Dekrete. Schon mit Beginn des neunzehnten Jahrhunderts wollte man von der Lohngrenze nichts mehr wissen.

Zu dieser Zeit schreibt der schon erwähnte Köbler in München: „Den Dienstboten hinsichtlich ihres Lohnes bestimmte Grenzen setzen zu wollen, über welche sie sich nicht hinausschwingen dürfen, hieße nur ihren Trieb zur Regsamkeit und Tätigkeit hemmen, sie gleichsam in den Zustand der Knechtschaft und Leibeigenschaft versetzen zu wollen, weil dadurch der Fähige mit dem Unfähigen, der Tätige mit dem Nachlässigen in gleiches Verhältnis gesetzt würde."

Das ist eine treffende Kritik des Polizeistaates, der seine sozialen Aufgaben darin sah, den herrschenden Klassen billiges Gesinde zu verschaffen.

Bei den künstlich niedrig gehaltenen Löhnen war es selbstverständlich, daß unsere damaligen Kollegen sich Nebeneinkünfte zu verschaffen suchten, die vom moralischen Standpunkte aus nicht immer ganz lauter waren. Sie wurden ja auch durch die Lohnpolitik eines wohlweisen Polizeistaates zum Stehlen förmlich gezwungen, und nur die Not war es, die unsere damaligen Berufsangehörigen zum Aeußersten anstachelte. Dem zu begegnen bestimmt die Gesindeordnung für Berlin vom 2. Januar 1746: „Durchstechereien der Dienstboten wie Diebesvolk mit Halseisen und Zuchthaus zu bestrafen und für jeden Pfennig, der veruntreut worden, ihnen einen Groschen vom Lohne abzuziehen."

Ein Dienstbote, der eine Sache im Werte von 5 Talern stahl, konnte dafür mit der Todesstrafe belegt werden. In Berlin hat es eine Zeit gegeben, in der die Hausdiebe gehängt wurden. Ebenso konnten in Sachsen nach der Gesindeordnung von 1769 Dienstboten, die auf einmal oder nach und nach Sachen über 12 Taler im Wert stahlen, gehängt werden. Das Leben der Dienstboten war also damals, je nach der Oertlichkeit, 5—12 Taler wert.

Nach den Gesindeordnungen mußte den Dienstboten auch die „notdürftige Kost" gewährt werden. Wie diese Kost nun des öfteren beschaffen war, davon gibt uns Prediger Glaser-Dresden, den wir bereits als einen Feind der Dienstboten kennen gelernt haben, einen Begriff: „Die Herren sollen ihren Dienern Speise und Trank geben, welches zu essen und trinken dienet, nicht verdorbenes und stinkendes, welches das Vieh nicht fressen kann noch will. Iten sie sollen ihnen zur Notdurft geben, daß sie satt werden können und dasselbe williglich und gern, nicht mit Schelten und Fluchen, den ein Arbeiter ist seiner Speise werth." Kollmann will den Dienstboten kein Vesperbrot gewähren, da das „viele Fressen nur träge und faule Arbeiter mache und viele Zeit dabei verloren gehe."

Im Magdeburgischen war — nach einem Erlasse des Administrators August von Sachsen vom 6. Juli 1652 für die Dienst- und Fuhrknechte ausgesetzt: Pro Woche 1½ Pfund Speck und Butter zusammen, 3 große oder 4 kleine Heringe und 14 Käse. Außerdem des Mittags und Abends als Fürkost: Suppe, Rüben, Kohl, Brei und dergleichen. Dreimal in der Woche Fleisch oder Kaldaunen. Kaffee den Dienstboten zu geben war verboten. In „Ein Wort an die Herrschaften", Breslau 1797 schreibt ein unbekannter Verfasser: „Es ist traurig anzusehen, was das Gesinde nicht nur auf dem Lande, sondern in der Stadt oft vor Essen bekommt. Indessen die Herrschaft bei vollen Schüsseln wohl noch unter täglichen Gästen schwelgt und alle Erstlinge an Früchten und Federvieh, wie sie kaum auch für den teuersten Preis zu haben sind, mit lecker Zunge verzehrt, hat das arme Gesinde, das sich müde gearbeitet hat und guten Appetit fühlt, die schlechteste oft verdorbene und kaum fürs Vieh taugliche Speise — und diese nicht einmal zur Sättigung, wozu noch kommt, daß dies jämmerliche Gericht in den schlechtesten Schüsseln unreinlich und unappetitlich aufgetischt wird."

Künitz bemerkt: „Die Leute können wohl zufrieden sein, wenn sie täglich nicht unter 2 Pfund Brot bekommen, wenn es nur nicht Hundebrot ist und nebst der Kleie aus ausgemahlter Spreu oder Kaff oder anderm Unrat als Zusatz zum Mahle besteht."

Die Kommission zur Untersuchung der Unruhen von 1790 konstatiert, daß das Gesinde durchgängig mangelhaftes, wenn nicht ganz ungenießbares Essen erhielt. Sie fand mit Grünspan verunreinigte Speisen, Brot halb aus Wicken gebacken 2c.

Ebenso appetitlich, gut und schön wie die Kost, sind auch die Schlafstellen unserer Berufskollegen vor 200 und 300 Jahren gewesen. Für Dienstboten war das schlechteste Loch im Hause gerade gut genug. Das geht aus folgender Beschreibung hervor: „Oft hat das arme Gesinde den elendsten, finstersten, vor Dieben schlecht verwahrten Winkel des Hauses inne, in welchem es im Sommer vor Hitze und Ungeziefer, im Winter bei einem halb offenen Dach auf ihrem Lager mit Eis und Schnee bedeckt umkommen möchte."

Die mittelalterlichen Rechtsquellen belehren uns darüber, daß der Dienstbote nicht seine Arbeit, sondern sich selber vermietet. Daher diese Zustände. Was die Arbeitszeit anbetrifft, so kannte diese natürlich keine Grenzen. Meistens dauerte die Arbeit vom Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang, kaum daß man den Leuten zum Essen Zeit ließ. Heißt es doch bei Zedler: „Muß nicht in vielen Häusern das Gesinde an Sonn- und Festtagen wie an Wochentagen von der Morgendämmerung an bis

in die Nacht hinein, unter Schelten und Poltern der Herrschaft, die schwersten, oft ekelhaften Arbeiten, obendrein noch bei kärglicher Kost und wenigen Lohn verrichten?" Und was sagte man damals den Dienstboten: „Dienende tun höchst unrecht, wenn sie über viele Arbeit und wenig Lohn Klagen von sich hören lassen; sie beleidigen dadurch die Herrschaft, widerstreben der eingeführten Ordnung und den Gesetzen, die gebieten: „Bete und arbeite." Da soll doch gleich der Teufel dreinschlagen, werden unsere Kollegen sagen, wenn man sich über derartige Arbeitsverhältnisse nicht mal beklagen soll. Wie heute das Fordern, war damals auch das Bitten der Arbeiter bei den herrschenden Klassen verpönt und wurde als Ungehorsam aufgefaßt. Auch jene Arbeitgeber wollten Herren im Hause sein.

Die Dauer des Arbeitsverhältnisses sollte immer ein Jahr betragen, damit die Dienstboten ja nicht so schnell davon laufen konnten, sonst hätte man sie schließlich besser behandeln müssen. Die Posener Gesindeordnung von 1462 verbietet ausdrücklich das Mieten des Gesindes auf Wochen bei Strafe. Wenn das Gesinde vor der Zeit den Dienst verließ, wurde es bestraft, nicht so aber die guten Hausväter, die ihre Dienstboten vor der abgelaufenen Zeit entließen. So bestimmt das Stadtrecht von Regensburg 1320: „van ein herrschaft giebt seinen Dienstboten urlaub wan sie will". Die Gesetze hielten Dienstboten selbst unter den denkbar schlechtesten Verhältnissen bei ihrem Arbeitgeber fest.

Die dauernden Dienstverhältnisse waren vielfach nicht freiwillig eingegangen, man hatte die Dienstboten vielmehr dazu gezwungen. Die thüringische Landesordnung führte 1452 den Arbeitszwang ein. Nach dieser wurde die Arbeitslosigkeit bestraft. Die thüringische Landesordnung von 1482 bestimmte, daß derjenige, der sich nicht nach dem Verlassen eines Dienstes innerhalb 12 Tagen vermietete, mit dem Verlust eines Jahreslohnes bestraft werden sollte.

Die Dienstboten durften auch nicht zu einem anderen Berufe greifen. So bestimmt die sächsische Gesinde-, Tagelöhner- und Handwerkerordnung von 1651, daß Knechte, die zu Hause oder über Land der Krämerei und anderen Bewerbshändeln nachgingen, um als eigene Herren und ungebunden zu leben, jeder gewerbsmäßige Betrieb bei 10 Taler Strafe verboten sein solle.

Ein königlich preußisches Edikt vom 9. Februar 1731 gebot, daß auch bei wohlfeiler Arbeit das Gesinde seiner Herrschaft den schuldigen Gehorsam leiste, auch Knechte und Mägde auf ihre eigene Hand sich nicht setzen sollen. Die schon erwähnte Gesindeordnung von Berlin aus dem Jahre 1746 sagt: „Dergleichen Volk, wenn es von hier nicht gebürtig, soll aus der Stadt geschafft, sonst aber ins Arbeits- oder nach Befinden ins Zuchthaus gebracht werden." Die Gesindeordnung für das Herzogtum Vor- und Hinterpommern vom 20. August 1766 bestimmt: „Dienstgesinde beiderlei Geschlechts soll sich ohne Vorbewust der Obrigkeit nicht auf eigene Hand setzen, sondern bei Gefängnisstrafe zu dienen schuldig sein."

Der Rechtszustand, dem unsere Kollegen unterworfen waren, unterscheidet sich wenig von der Sklaverei und der Leibeigenschaft. Wer in der Wahl seiner Eltern nicht sehr vorsichtig war, mußte sein Leben lang unter der Knute der Gesindeordnungen schmachten.

Die fürsorglichen Polizeimaßregeln erschwerten auch den Dienstboten die Eheschließung und insbesondere die Auswanderung nur im Interesse der Reichen gegen die Armen. Das Ziel des Polizeistaates war, das Angebot von Arbeitskräften auf dem Gesindemarkt zu vermehren, und dadurch den Preis der einzelnen Arbeitskraft künstlich herabzudrücken.

Lohntaxen, Zwangsdienstpflicht und Verbot der Selbständigmachung waren drei Auswucherungen eines Systems von Maßnahmen, die im

Interesse der Herrschaften zur Unterdrückung der Dienstboten unternommen, diese in dem Streben nach Verbesserung ihrer Lage lahm zu legen versuchten.

Wie stand es nun mit dem Schutze der Dienstboten im Falle von Krankheit und Alter? Darüber gibt uns Zedler Auskunft: „Wenn bei Leistung der Dienste den Bedienten an ihrem Leibe oder Gliedmaßen ein Schaden widerfährt, so ist der Herr nicht verpflichtet, die Unkosten zur Heilung oder Kur zu tragen. Man hält es für einen Unglücksfall, der den Herrn nicht verbindet, dem Bedienten seinen Verlust zu ersetzen." Man stützte sich bei diesen Grundsätzen auf das den Herrschaften günstige römische Recht, die gegenteiligen Lehren des Christentums völlig ignorierend.

Dr. W. J. Schütz schreibt in seinem Reflex polit. consolator: „Wenn ein Diener etwa krank, alt, schwach und unvermögend wird, wird er letzlich nicht allein verachtet und schimpflich lizentiret, sondern ihm noch dazu manchmal der Weg nicht nach Hause, sondern anderswohin gewiesen, daß mancher ehrliche Mann, nachdem er in Herrendiensten unvermöglich, krumm und lahm wurde, vom Hofe geschafft, außer acht und daheim gelassen, nicht anders, als wenn er nie bei Hofe gewesen, weniger einige Dienste von ihm geleistet worden wären."

Und noch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts sah es um das Wohl der Arbeiterklasse tieftraurig aus. Deutschlands erster Arbeiterführer, der utopisch-sozialistische Ideen vertrat, der Schneider Wilhelm Weitling, schreibt in der Vorrede zu seinem Buche „Garantien der Freiheit" für die Zeit um 1840: „Die Unterhaltungen der Arbeiter untereinander waren nicht der Schatten von dem, was jetzt geboten wird. Am liebsten unterhielt man sich mit zotigen Geschichten. Politische Gespräche enthielten nur Parteinahme des Preußen gegen den Sachsen, den Schwaben, den Oesterreicher, den Böhmen und so in den Gegenverhältnissen. Religiöse Gespräche drehten sich einfach um die Frage, was besser sei, ob Katholizismus, Protestantismus u. dergl. Verspottungen und Schlägereien waren dabei nicht selten. Ungläubige und unpatriotische Menschen galten geradezu für schlechte Menschen und wurden von vielen gehaßt.

Der Ladendiener trug die Nase höher, als der Goldarbeiter, der sie höher trug als der Barbier, dieser dünkte sich mehr als der Tischler, der sich mehr als der Schneider und Schuster; den Taglöhner verachteten sie oder mieden sie alle; ein Bedienter aber war oft stolz in seinem roten Kragen und wurde in seinen Berührungen mit den Arbeitern nicht selten seines Standes übermütig.

Des Arbeiters liebster Aufenthalt war die Herberge. Die meisten Herbergen aber stanken von schlechtem Bier und Schnaps, von Unreinlichkeit, oder ärmlicher oder liederlicher Wirtschaft. Dem geldhungrigen Wirt zu Gefallen, der ungeduldig das Verschwinden der Getränke in den Gläsern und einen Wink zum Wiedereinschänken derselben erwartete, überstürzte man sich hier mit schlechtem Schnaps und Bier. Man soff und prahlte mit seiner Saufkunst, um bei dem Herbergswirt als Säufer sich zu empfehlen, und um dadurch bei ihm um so leichter zu Arbeit und zu Kredit zu kommen. Hier auf den schmierigen Herbergen schnürte das bestialische Kartenspiel die Gesellen tage- und nächtelang an die schmutzigen Tische, in die verdorbene, fuselduftende Luft und zeichnete ihnen alle Leidenschaften und Sündenregister der Spielwut in die verstörten Gesichter. Mich schüttelt es noch, denke ich mich so in das Durchlebte hinein.

Lieben Freunde! Das war für den denkenden, gebildeten und armen Arbeiter eine traurige Zeit."

Julius Vahlteich, der als Führer mit in den Reihen der ersten deutschen Arbeiterbewegung unter Ferdinand Lassalle

gestanden, schilderte uns die materielle Lage der damaligen Arbeiterschaft in erschütternden, bewegenden Worten:

„Es kann nicht wundernehmen, es ist ja ganz selbstverständlich, daß auch die materielle Lage der Arbeiter die denkbar gedrückteste war. Noch zu meiner Zeit, also zu Ende der fünfziger Jahre, war es nur ein sehr kleiner Teil derselben, welchen die allernotwendigsten Lebensbedürfnisse einigermaßen befriedigen konnte, die ungeheure Mehrzahl war tatsächlich auf das Niveau der Arbeitstiere herabgedrückt. Es hätte keinen Zweck, die überaus niedrigen Löhne hier anzuführen, ohne zugleich eingehende Nachweise über die Kaufkraft des Geldes zu geben, wir erlangen aber einen genügenden Einblick in die Verhältnisse, wenn wir uns die Lebensweise der Arbeiter vergegenwärtigen.

In den Fabriken wurde in der Regel von früh 6 Uhr bis abends 8 Uhr gearbeitet und es gab eine Mittagspause von einer Stunde und halbstündige Pausen für Frühstück und Vesper. Die Handwerker arbeiteten, soweit es anging, auf Stück, dann wurde die Arbeitszeit wesentlich verlängert und die Arbeitspausen verkürzt, auch Sonntags bis Mittag gearbeitet. Der Lohn reichte auch für den bestbezahlten und geschicktesten Arbeiter nicht aus, um, sofern er verheiratet war, ein eigenes Zimmer zu mieten; die Gesellen schliefen in Bodenkammern unmittelbar unter dem Dache, wo im Winter eine eisige Kälte, im Sommer eine entsetzliche Hitze herrschte. Irgend etwas, was man häusliche Bequemlichkeit hätte nennen können, gab es für sie nicht. Mochten sie nun bei ihrem Meister „wohnen", oder in irgend einer armen Familie für wenige Pfennige eine Schlafstelle innehaben, sie waren überall im Wege, wenn sie nicht an ihrem Arbeitsplatze saßen oder standen. Das hinderte jede geistige Betätigung, sofern solche bei der langen Arbeitszeit noch möglich gewesen wäre.

Verheiratete Handwerksgesellen gab es sehr wenige und es haftete an solcher Ehe ein gewisser Makel; es sollte nach dem herrschenden Vorurteil niemand heiraten, der sich nicht selbständig machen konnte. Die Lage der Verheirateten war natürlich noch schlechter, als die der Ledigen. Frau und Kinder mußten arbeiten, um nur die kümmerlichste Existenz zu sichern.

Männliche Fabrikarbeiter waren wenig geachtet, weibliche unterlagen einer vorurteilsvollen Verachtung, womit nicht gesagt sein soll, daß sich die Handwerksgesellen einer besonderen Wertschätzung erfreut hätten. Gesetzgebung, Gerichte und Polizei behandelten den Gesellen als ein notwendiges Uebel, einen Gemeinschaden, ein Versuchsobjekt, kurzum als ein Geschöpf ohne Rechte, das man nach Belieben hudeln konnte. Die Arbeiter befanden sich wie die Dienstboten, durchaus unter einer Ausnahmegesetzgebung. Die Pflege des Körpers wurde genau so vernachlässigt, wie die des Geistes. Die Nahrung war schlecht; der Genuß von sehr vielem trockenen Brote verursachte, außer anderen Uebelständen, besonders Sodbrennen, das man durch Kreideessen bekämpfte. Zur Reinlichkeit fehlte jede Gelegenheit und es waren keine 25 Pf. wöchentlich übrig, um etwa regelmäßig ein Bad zu nehmen. Es war vielfach Gebrauch, zu zweien in einem Bette zu schlafen."

So sah es aus zur Zeit, als Lassalle die Arbeiterschaft aus ihren Träumen, ihrem Indifferentismus, ihrer Bedürfnislosigkeit aufzurütteln suchte.

Unsere Schilderung weist große Lücken auf. Trotz dieser glauben wir bewiesen zu haben, daß es ein großer geschichtlicher Irrtum ist, von dem patriarchalischen Arbeitsverhältnis behaupten zu wollen, dieses sei von den Silberfäden menschlich schöner Beziehungen zwischen Unternehmer und Arbeiter umsponnen gewesen. Sieht man näher zu, so verschwindet der Silberglanz, und an seiner Stelle erscheinen die düsteren Farben und Formen eines mehr oder minder schroffen, auf der Basis der Gewalt und der Herrschaft des Stärkeren über den Schwächeren

aufgebauten Ausbeutungsverhältnisses. Die ganze Dienstbotenliteratur vom 12. bis 18. Jahrhundert ist ein schlagender Beweis dafür. Die Dienenden — und das war die große Masse des Volkes — waren eine von der herrschenden Klasse unterdrückte und unterjochte, wirtschaftlich, rechtlich und sozial mit Gewalt niedergehaltene Klasse von Menschen, die mit Naturnotwendigkeit alle die Eigenschaften annehmen mußten, die die Knechtschaft erzeugt. Wir begreifen daher den vielfach noch hervortretenden Knechtsinn, die Kriecherei und Unterwürfigkeit so vieler unserer indifferenten Kollegen. Was Jahrtausende lang als leitende Grundsätze in Fleisch und Blut übergegangen, diese Sitten und Anschauungen können 40 Jahre Arbeiterbewegung unmöglich restlos aus der Welt schaffen.

Wer offene Augen hat und sehen kann, wird angesichts der angeführten Tatsachen wohl nimmermehr zu behaupten wagen, die Arbeiterschaft sei seither steigender Verelendung anheimgefallen; ganz im Gegenteil, er muß, ob er will oder nicht, einen, wenn auch langsamen und allmählichen, so doch stetigen wirtschaftlichen und geistigen Aufstieg der Arbeitermassen konstatieren. So ist denn die Verelendungstheorie durch die Tatsachen und die Zeit gründlich widerlegt worden. Das Proletariat braucht nicht mehr, wie ehedem, an seiner Zukunft verzweifeln, es braucht nicht mehr die Arme sinken lassen unter dem entartenden Schrei der Verkommenen: „Es nützt ja doch nichts".

Für uns galt es hier, auf Grund amtlicher Dokumente, nachzuweisen, daß es nicht wahr ist, was gedankenfauler Indifferentismus stets behauptet: „Es sei immer so gewesen und werde stets so bleiben." Nein, es ist, wie wir bewiesen, früher viel schlimmer gewesen und es ist, *dank dem politischen und wirtschaftlichen Erwachen der Arbeiterschaft und vor allen Dingen dank ihrer von Tag zu Tag fester werdenden Solidarität, dank ihrer starken Organisationen schon viel, sehr viel besser geworden.*

Nimmermehr geht die geistige und wirtschaftliche Entwicklung zurück, hinunter wieder zur Tierheit, nein, der Weg der Menschheit führt, wenn auch einer steilen Serpentinenstraße gleich, langsam und in Windungen, so doch sicher nach *aufwärts* zur *Sonnenkultur des Edelmenschen.*

Freilich, der Zukunftsstaat der Freiheit, der Hochkultur, der Brüderlichkeit, er kann nicht erbetet, nicht erträumt, er muß in heißen Kämpfen erarbeitet werden.

Endbemerkungen.

„Mir ist um die schließliche Einheit Deutschlands nicht bange, unsere guten Chausseen, und die neuen Eisenbahnen werden das ihrige dazu tun" sagte der sterbende *Goethe* mit echtem Seherblick. Erst zwei Jahre nach *Goethes* Tode ist die erste Eisenbahn in Deutschland gebaut worden, aber der Dichter hat das Dampfroß weit im Voraus richtig eingeschätzt. *List* sagt in seinem 1841 erschienenen Eisenbahnsystem: „der moderne Verkehr bedeutet die Vernichtung des provinziellen und lokalen Eigendünkels und Vorurteils. Die einzelnen Glieder des Volkes werden einander mehr genähert, mit einander vermischt, sie lernen sich gegenseitig kennen, das Gefühl der inneren Zusammengehörigkeit, der gemeinsamen Ziele der Interessen und Ideale." „Ohne unsere Eisenbahnen" sagt *Roscher*, „wäre die jetzige Einheit von Deutschland schwerlich zu Stande gekommen." Im internationalen Völkerverkehr sind dieselben Folgen zu verzeichnen, auch hier tritt eine

häufigere Berührung, Vermischung und Verständigung ein. Die Gemeinsamkeit vieler geistiger und materieller Interessen wird mehr und mehr erkannt, die Ergebnisse der geistigen Arbeit des einzelnen Kulturvolkes werden zum gemeinsamen geistigen Eigentum.

Eine Fahrt in der Postkutsche dünkt uns zwar heute noch poesievoll, aber dennoch vertauschen wir sie nicht mit einer Eisenbahnfahrt dritter Klasse. Das heutige Verkehrswesen bietet uns die Mittel zur Verständigung ganzer Volksklassen, es ermöglicht uns Arbeitern erst das Zusammenschließen zur Verfolgung unserer Ziele. Ohne Eisenbahnen und Post wäre die Möglichkeit des Bestehens von Arbeiterorganisationen mit hunderttausenden von Mitgliedern vollständig ausgeschlossen, ausgeschlossen aber auch der Bestand der sozialdemokratischen Partei mit ihren drei Millionen Angehörigen. Der Verkehrsentwicklung verdanken der moderne Kapitalismus sowohl, als sein Gegenpol, die heutige Arbeiterbewegung und unsere heutigen Großstädte ihr Leben und Sein. Die Massenhaftigkeit und Billigkeit des Verkehrs hat die Unkosten der Handelsunternehmungen wesentlich ermäßigt, und diese Unternehmungen in ihrer heutigen Gestalt überhaupt erst möglich gemacht.

Das heutige Verkehrswesen hat die Bevölkerung unabhängig von der örtlichen Bodenfruchtbarkeit gemacht, unabhängig auch von Hagelschlägen und Mißernten. Die ewig wiederkehrenden Hungersnöte des Altertums und Mittelalters sind zur Unmöglichkeit geworden, dort, wo Eisenbahnen das Land durchziehen. Wenn heute in ganz Europa das Getreide mißrät, dann ist Amerika im Stande auszuhelfen, den Ausfall mit wenig höheren Kosten zu ersetzen. Der moderne Verkehr hat die Verbreitung der Wissenschaft bis in die fernsten Landesteile und in die letzte Taglöhnerhütte ermöglicht. Die Kulturprodukte der ganzen Welt können heute von allen Menschen genossen werden, dank dem modernen Verkehrswesen. Und indem der Verkehr diese Kulturprodukte in alle Welt hinausträgt, erweckt er das Verlangen der Menschen nach ihnen, er hebt damit „die verdammte Bedürfnislosigkeit", die Lassalle mit Recht als das größte Kulturhindernis ansah, nach und nach auf.

Friedrich List hat daher vollkommen Recht, wenn er meint, „das moderne Verkehrswesen ist einer der größten Hebel des Nationalwohlstandes und der Zivilisation nach allen ihren Verzweigungen."

So begreifen wir auch die Begeisterung des großen englischen Schriftstellers Thomas Buckle in seinem Werke: „Die Zivilisation in England" wo er so schön sagt:

„Die Lokomotive hat mehr getan die Menschen zu vereinen, als alle Philosophen, Dichter und Profeten vor ihr, seit Beginn der Welt."

Es ist hier nicht der Ort, die Bedeutung der heutigen Verkehrsmittel bis ins Detail zu erläutern, dies sei einer späteren Arbeit vorbehalten. Wir sagen nur:

Die Umgestaltung der Verkehrsmittel bildet den revolutionärsten Faktor im ganzen wirtschaftlichen Leben.

Der alte beschränkte Adam im Menschen wird durch die Folgen des Verkehrswesens vollständig umgewandelt. Der Mensch wird zur rücksichtslosen Anwendung aller technischen Fortschritte gezwungen, aller Kleingeist, alles Zopftum wird ihm gründlich ausgetrieben. Ein Abschließen gegen Neuerungen verbietet sich von selbst, und wer auf dieses Verbot nicht hört, der bezahlt seinen Starrsinn mit seiner Existenz. Rückständige Betriebe und Gewerbe werden aufgerieben, rückständige Völker gehen im Daseinskampf zu Grunde, wenn sie sich nicht rechtzeitig dem Zug der Zeit anzupassen verstehen. Das Ueberlebte muß stetig moderneren Formen weichen. Mit Kleinmeistern, die jedem technischen Fortschritt feindlich gegenüberstehen, mit Bauern, die von der großväterlichen Produktionsweise nicht ablassen, geht eine Nation ihrem Untergang entgegen.

Der wirtschaftliche Kampf ums Dasein unter den Menschen einer-, den Völkern anderseits, er wird von den modernen Verkehrsmitteln immer mehr angefacht, damit kein Stillstand, kein Rückschritt in dem Aufwärts der Kultur eintrete. Und so bergen die modernen Verkehrsmittel in ihren äußersten Konsequenzen den Embryo einer neuen, höheren, edleren Gesellschaftsordnung in sich. Mögen hunderttausend Reaktionäre in die Speichen des Zeitrades greifen, es nützt alles nichts, das Rad dreht sich stetig und immer schneller nach Aufwärts.

Zweiter Teil.

Das Werden der Organisation.

Die moderne wirtschaftliche Entwicklung, mit ihrer auf stete Verbesserung der Arbeitswerkzeuge und Verkehrsmittel gerichteten Tendenz, schuf erst, wie im vorigen Abschnitt nachgewiesen, diejenigen Voraussetzungen, welche zur Bildung von Organisationen führen konnten. Die Entwicklung der Großindustrie förderte den Ruin vieler Kleinbetriebe und proletarisierte Tausende von Handwerksmeistern. Gleichzeitig wurde den Handwerksgesellen die Aussicht auf ein späteres Selbständigwerden genommen und dadurch deren soziales Empfinden wesentlich im Sinne proletarischer Auffassung beeinflußt. Die dem Kapitalismus innewohnende Tendenz, die menschliche Arbeitskraft durch schlechte Entlohnung ꝛc. auf dasselbe Niveau herabzuwürdigen wie die tierische, tat ein übriges, dem Arbeiter die Augen zu öffnen über seine Stellung und seine Zukunft im modernen Wirtschaftsleben. Das Streben der Unternehmer, den Arbeiter genau so als Arbeitswerkzeug, wie jedes andere, seine Arbeitskraft als eine, der jeweiligen Konjunktur unterworfene Ware zu behandeln, trat besonders kraß zu tage, in Zeiten der, mit der modernen Produktionsmethode eng verknüpften wirtschaftlichen Krisen. In solchen Zeiten, in denen das Angebot von Arbeitskräften naturgemäß ein größeres ist, ging die Lohnhöhe vielfach derartig zurück, daß es dem Arbeiter meist unmöglich war, dasjenige Quantum resp. diejenige Qualität an Nahrungsmitteln zu beschaffen, welche als Ersatz für die bei der Arbeit verausgabten Kräfte notwendig gewesen wären.

Allen diesen Erscheinungen stand die Masse der Arbeiter zunächst ratlos gegenüber, weil ihr die klare Erkenntnis von Ursache und Wirkung fehlte. Es kam wohl hier und da zu eruptiven Ausbrüchen der Verzweiflung, die jedoch dauernd nichts an den bestehenden Zuständen zu ändern vermochten. Die Unternehmer verfuhren im Gegenteil nach dem Niederwerfen eines solchen Verzweiflungskampfes mit den Arbeitern vielfach rücksichtsloser wie vordem. Der Staat, dieser Sachwalter der Mächtigen und Reichen seit jeher, kümmerte sich nicht nur — nicht um die Lage der Arbeiter, sondern stellte zum Ueberfluß noch seine bewaffnete Macht den Unternehmern zwecks Niederwerfung der kämpfenden Arbeiter zur Verfügung. Wir erinnern nur an die Hungerrevolte der schlesischen Weber u. a. m.

Auf diese Zeit des dumpfen Dahinlebens der Arbeiter, nur unterbrochen durch gelegentliche Verzweiflungsaktionen, folgte die des Tastens und Suchens nach dem richtigen Wege und den brauchbarsten Mitteln, deren Benutzung es ihnen ermöglichen sollte, aus dem, über sie hereingebrochenen Elend herauszukommen. Hilfreiche Hand leisteten den Kämpfenden hierbei die Männer der Wissenschaft, welche, veranlaßt durch die immer mehr fortschreitende Proletarisierung der Massen, mit ihren, den ganzen Gesellschaftsbau ins Wanken bringenden Folgen, sich der Mühe unterzogen, den Grundursachen dieser Erscheinung nachzuspüren und dieselben festzustellen. Namentlich die Untersuchungen eines Karl Marx, deren Folgerungen unzweideutig als Grundursache des

Elends der Proletariermassen, das Privateigentum an den Produktionsmitteln und deren dadurch bedingte ungerechte Verteilung feststellten, trugen wesentlich zur Klärung der Situation bei.

Hatten bereits vor dieser Zeit, die Lehren eines Wilh. Weitling, seine an den altchristlichen Kommunismus anknüpfenden Schriften in den Köpfen der fortgeschrittensten Arbeiter gezündet, so war nunmehr der Zeitpunkt gekommen, wo seitens der Verkünder der Marxschen Lehren mit überzeugender Klarheit die Notwendigkeit der politischen und wirtschaftlichen Aktionen der Arbeiterklasse bewiesen, und deren Inangriffnahme durch die Arbeiter selbst, propagiert wurde. Daß sich in der Folgezeit die erste zielsichere Betätigung der Arbeiterklasse auf politischem Gebiet bewegte, findet seine genügende Erklärung in den damaligen politischen Verhältnissen Deutschlands, deren eingehendere Schilderung wir uns an dieser Stelle versagen müssen. Genug, die Arbeiter begannen als Angehörige einer Klasse zu fühlen und sich — zunächst politisch — zu betätigen.

Ein unsterbliches Verdienst hat sich um das Erwachen der Arbeiterklasse und ihre politische Schulung unstreitig Ferdinand Lassalle erworben.

Was Karl Marx der Arbeiterklasse als Theoretiker, war ihr Lassalle als Praktiker oder besser gesagt als Agitator. Er war es, der die Arbeiter in Massen aufrüttelte, ihnen in überzeugender Weise in Wort und Schrift klar machte, welch' ungeheure Macht in einer Organisierung der Massen liegt. Sein Ausspruch: „die Arbeiter sind der Fels, auf dem die Kirche der Zukunft aufgebaut wird", beweist so recht verständlich, welche hohe Aufgabe Lassalle den Arbeitern zusprach und wie er alle Kultur und allen Fortschritt der Zukunft nur von der organisierten Arbeiterklasse erhoffte.

Endlich war der Zeitpunkt gekommen, wo sich in den Köpfen der Arbeiter die Erkenntnis Bahn brach, daß nur die Organisation, die solidarische Verbrüderung der Arbeiter, das einzige Mittel zur erfolgreichen Abwehr aller Unterdrückungsmaßnahmen der Unternehmer sei. Von dieser Erkenntnis bis zur praktischen Betätigung war selbstverständlich noch ein weiter Weg. Zunächst galt es, die der Schaffung von Organisationen entgegenstehenden Hindernisse gesetzgeberischer Natur zu beseitigen. Dies geschah durch Einführung der Gewerbeordnung am 21. Juni 1869.

Wie bereits erwähnt, setzte die Organisation der Arbeiterklasse in Deutschland zunächst auf politischem Gebiete ein, wodurch die Entwicklung der wirtschaftlichen Organisationen wesentlich in den Hintergrund gedrängt wurde. Auch in der Folgezeit hielt diese Entwicklung an, so daß es zu einer einheitlichen wirtschaftlichen Organisation der Arbeiter zunächst nicht kam. Nur in einzelnen Berufen wie dem der Buchdrucker, Tabakarbeiter u. a. m. gelang bereits in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts die Bildung nennenswerter Organisationen, von denen sich die der Buchdrucker über die Zeit des Sozialistengesetzes hinaus — wenn auch unter Schwierigkeiten — bis heute erhalten hat. Allerdings hat sich auch ein anderes Organisationsgebilde und zwar das der Hirsch-Dunckerschen Gewerkvereine, welches in den 60er Jahren von Dr. Max Hirsch und F. Duncker nach dem Muster der englischen Gewerkvereine ins Leben gerufen wurde, sehr zum Schaden der Einheitlichkeit der Arbeiterbewegung, bis auf den heutigen Tag erhalten, ohne aber jemals nennenswerte Bedeutung erlangt zu haben.

Selbstverständlich war die Entwicklung der Organisation nicht in allen Berufen die gleiche. Auch hierbei kam es eben wieder wesentlich auf die ökonomischen Voraussetzungen an. So sehen wir, daß namentlich in denjenigen Berufen, in denen der handwerksmäßige Betrieb und damit in Verbindung der Kost- und Logiszwang, vorherrschte, die Organisation gar keinen, oder nur ganz geringen Eingang fand, während

in anderen Berufen, in denen der Großbetrieb vorherrschend wurde, der Organisationsgedanke schneller Wurzel faßte, natürlich begünstigt durch das Zusammenarbeiten von hunderten von Arbeitern in großen industriellen Anlagen.

Zu denjenigen Berufen, welche so recht ein Kind der modernen Entwicklung sind, gehört unstreitig der unsere zum größten Teil. Mit Ausnahme des Fuhrgewerbes und der Schiffahrt, war an unseren Beruf beispielsweise im Mittelalter nicht zu denken; höchstens kamen in den Hafen- und Meßorten im späteren Mittelalter, Sackträger in geringerer Zahl in ersteren und Meß- oder Markthelfer in letzteren in Betracht. Auf diesen Umstand ist auch das fast vollständige Fehlen zünftlerischer Organisationen zurückzuführen. Mit Ausnahme der sog. Sackträgergilden, die allem Anscheine nach von den Kaufmannschaften der einzelnen Orte zwecks Organisierung der Arbeit ins Leben gerufen wurden, sind uns derartige Organisationen nicht bekannt geworden.

Diese Entwicklung unseres Berufs läßt es begreiflich erscheinen, daß der Organisationsgedanke erst viel später als in anderen Berufen einsetzte und daß — wie wir später noch zeigen werden — sich die Organisationstätigkeit auch ganz verschieden von der anderer Berufe gestaltete. Die Entwicklung selbst, sowie die Tätigkeit unserer Organisation eingehend zu schildern, soll Aufgabe nachstehender Zeilen sein.

Die Vorläufer der modernen Organisation.

Wie schon bemerkt, entbehrt unser Beruf der zünftlerischen Vergangenheit fast ganz. Soweit Ansätze zünftlerischer Organisationen vorhanden waren, sind dieselben so wenig bedeutend, daß sie kaum ins Gewicht fallen. Wir haben uns folgedessen in der Hauptsache mit den Unterstützungsvereinen, als Vorläufern der modernen Berufsorganisation zu beschäftigen. Diese Vereine, deren Tendenz schon aus ihrer Bezeichnung ersichtlich ist, haben sich bis auf den heutigen Tag in ganz erheblicher Zahl erhalten. Ihre einzige Aufgabe bestand — und besteht — darin, die Mitglieder in Krankheits- und besonderen Notfällen zu unterstützen. Die Beschäftigung mit Berufs- oder sozialpolitischen Fragen ist zum Teil durch Bestimmungen des Statuts untersagt, aber auch ohnedies in den Vereinsversammlungen strengstens verpönt. Besonderes Gewicht aber legen diese Vereine darauf, bei jeder sich bietenden Gelegenheit zu betonen, daß sie mit der modernen Arbeiterbewegung nichts zu tun haben wollen.

Der älteste, uns bekannte, derartige Berufsverein ist die im Jahre 1759 ins Leben gerufene „Unterstützungskasse der Buchhandlungsmarkthelfer zu Leipzig". Selbstverständlich waren wir bestrebt, näheres bezüglich der Entwicklung dieser Vereinigung, sowie ihre ersten Satzungen zu erhalten, jedoch sind unsere diesbezüglichen Bemühungen nur zum Teil erfolgreich gewesen. Nach unseren Ermittelungen wurde die Vereinigung im Jahre 1759 von Johann Christoph Wäser ins Leben gerufen. Das Gründungsdatum ist nicht festzustellen. Wäser leitete die Vereinigung 41 Jahre. Statuten waren zunächst nicht vorhanden, vielmehr steuerten die Mitglieder bei Erkrankungs- und Todesfällen freiwillig bis zum Jahre 1789, in welchem dann ein Statut geschaffen wurde. Vom 1. Januar 1790 ab wurden die Steuern zu Ostern und Michaeli in Höhe von je 20 Groschen erhoben. In Krankheitsfällen erhielt das Mitglied eine wöchentliche Unterstützung von 1 Taler und zwar bis zur Genesung oder seinem Ableben. An Beerdigungsbeihilfe wurden

10 Taler für das Mitglied und 5 Taler für dessen Ehefrau gezahlt. Der erstere Betrag wurde am 12. April 1800 auf 20 Taler erhöht. Zu dieser Zeit hatte die Vereinigung 32 Mitglieder, deren Zahl sich später auf 40 erhöhte.

Da der Verein in seinem Statut eine Beschränkung der Mitgliederzahl auf 40 vorgesehen hatte, durch die Gründungen neuer Buchhandlungen die Zahl der Markthelfer aber inzwischen erheblich gestiegen war, kam es im Jahre 1840, anläßlich der Feier des 400jährigen Gedenktages der Erfindung der Buchdruckerkunst zur Gründung einer neuen Vereinigung für Buchhandlungsmarkthelfer. Im Jahre 1860 erfolgte dann die Verschmelzung beider Vereine. Nach dieser wurde der Beitrag auf 5 Neugroschen pro Monat festgesetzt. An Krankengeld erhielten die Mitglieder von diesem Zeitpunkt an pro Woche 2 Taler 15 Neugroschen für das erste Halbjahr und 1 Taler 7½ Ngr. für das zweite Halbjahr. Zur Zeit der Verschmelzung hatten beide Kassen ein Gesamtvermögen von 2250 Talern.

Als besonders bemerkenswertes Ereignis wird im Vorwort zu einem, aus dem Jahre 1872 datierten Statut der Vereinigung, hervorgehoben, daß im Jahre 1859, anläßlich der Feier des hundertjährigen Bestehens ihrer Kasse „durch Schenkung der Herrn Prinzipale" 1334 Taler 25 Ngr. zugeflossen sind. Eine am 1. Januar 1880 vollzogene Statutenänderung wird — ebenfalls im Vorwort zum Statut — u. a. mit folgenden Worten begleitet:

„Und so wünschen wir schließlich, daß es uns mit Gottes Hilfe vergönnt sein möchte, mit diesen neuen Statuten recht segensreich fortwirken zu können."

Am 1. April 1893 erfolgte dann die Umwandlung des Vereins in eine eingeschriebene Hilfskasse auf Grund des Krankenversicherungsgesetzes. Aus dem zur Zeit geltenden Statut derselben sind — ebenfalls als charakteristisch — folgende Paragraphen anzuführen:

§ 4.

Eintrittsgeld.

Jedes neu eintretende Mitglied hat beim Empfang des Mitgliedsbuches ein Eintrittsgeld zu zahlen, welches sich in seiner Höhe lediglich nach dem Lebensalter des Eintretenden richtet.

Dasselbe beträgt nach dem vollendeten

14.—16.	Lebensjahre	Mk.	1,—
16.—18.	„	„	2,—
18.—20.	„	„	3,—
20.—22.	„	„	4,50
22.—25.	„	„	6,—
25.—27.	„	„	7,50
27.—30.	„	„	10,—
30.—32.	„	„	15,—
32.—35.	„	„	20,—
35.—37.	„	„	24,—
37.—40.	„	„	30,—

§ 21.

Bekanntmachungen.

Alle öffentlichen Bekanntmachungen der Kasse haben in den „Leipziger Nachrichten" zu erfolgen.

Wie Figura zeigt, ist die Tendenz dieser Vereinigung heute noch genau dieselbe, wie vor 20 und mehr Jahren. Erschwerung des Eintritts älterer Berufsgenossen, durch entsprechende Erhöhung des Eintrittsgeldes und indirekte Agitation für die bürgerliche Presse beweisen

jedenfalls zur Genüge, daß die moderne Entwicklung an den leitenden Personen sowohl als auch den Mitgliedern dieser Unterstützungskasse spurlos vorübergegangen ist.

Eine weitere Unterstützungsvereinigung unseres Berufs wurde am 24. Juni 1805*) in Hamburg ins Leben gerufen. Dort gründeten an diesem Tage die Ewerführer eine Unterstützungsvereinigung unter dem Namen „Ewerführer-Kranken-Brüderschaft, Gott mit uns! gen.: Die blühende Hoffnung". Ueber Aufnahme und Beitragsbedingungen, sagt Artikel 1 der im Jahre 1826 revidierten Satzungen folgendes:

„Wer sich in unsere Brüderschaft einbegeben will, muß 1. gesund und frisch, 2. nicht über 45 Jahre alt, 3. von unserem Geschäft sein, 4. beim Einkauf in unsere Brüderschaft selbst vor der Lade erscheinen, und giebt zum Einkauf 2 Mk., für die Alten 4 Schilling, für die Artikel 4 Schilling, für die Namenzettel 1 Schilling, und in die Armenbüchse nach Belieben.

Die Zulage ist alle 4 Wochen 5 Schilling an die Lade, und alle Vierteljahr an den Boten 2 Schilling, zu jedem Todten, wofür das Todtengeld ausbezahlt wird, 4 Schilling."

An Unterstützung in Krankheitsfällen — mit Ausnahme der Geschlechtskrankheiten — zahlte die Brüderschaft ihren Mitgliedern 4 Mark pro Woche. Die Beerdigungsbeihilfe betrug 30 Mk. für das Mitglied sowie dessen Ehefrau und die Kinder von 10 bis 16 Jahren. Wurde ein Mitglied durch Feuersbrunst seiner Habe beraubt, so erhielt es von der Brüderschaft Unterstützung in Höhe der Beerdigungsbeihilfe, wozu jedes Mitglied der Brüderschaft 4 Schilling, als Feuerschadengeld beizusteuern hatte. Der Witwe eines Mitglieds war es ferner gestattet, der Brüderschaft weiter anzugehören. Dieselbe war vom Beitrag befreit und hatte nur bei jedem Todesfalle die Hälfte der üblichen Umlage zu entrichten.

Ueber die weitere Entwicklung dieser Unterstützungsvereinigung ist näheres nicht festzustellen. Mit ihr schließt gleichzeitig die Liste derjenigen uns bekannt gewordenen Unterstützungsvereinigungen, deren Gründung in die letzten Jahrzehnte des 18. und die ersten des 19. Jahrhunderts fällt. Von dieser Zeit, bis zu den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts ist über eine nennenswerte Entwicklung des Vereinslebens, selbst in der Form der Unterstützungsvereinigung, nichts bekannt geworden. Hierbei dürften zum Teil die politischen Zustände ausschlaggebend mitgewirkt haben. Aber auch die wirtschaftliche Entwicklung — namentlich in unserem Beruf — ist als erklärender Faktor mit in Betracht zu ziehen. Diese Entwicklung war eben noch nicht soweit vorgeschritten, daß durch sie große Massen von Berufsangehörigen in einzelnen Orten resp. Betrieben zusammengeführt worden wären, woraus sich dann ganz naturgemäß die Anregungen zu einer Vereinstätigkeit, und sei es auch nur im Sinne der Unterstützungsvereinigung, ergeben hätten.

Die Verhältnisse änderten sich diesbezüglich erst in den siebziger Jahren, als durch den auf den Krieg von 1870-71 folgenden Milliardensegen, Industrie, Handel und Verkehr einen mächtigen Aufschwung nahmen, und Deutschland sich anschickte, mit dem Mutterlande der modern-kapitalistischen Entwicklung, England, in Konkurrenz auf dem Weltmarkt zu treten. Diese Entwicklung begünstigte die Entstehung großer Handelsunternehmungen. An Stelle der früheren Messen und Märkte traten die Musterlager und ständigen Ausstellungen der großen Handelshäuser. Den Verkehr zwischen Käufer und Verkäufer vermittelten Reisende. Das

---

*) Hamburger Gewerkschaften und deren Kämpfe 2c. von Heinrich Bürger, Hamburg 1899.

Reklamewesen entwickelte sich und in Verbindung mit ihm das System der Ansichtssendungen von Waren. Kurz, die ganzen Grundlagen des Warenverkehrs änderten sich und gleichzeitig wuchs naturgemäß mit der Entwicklung riesiger Unternehmungen auch die Zahl der in diesen zur Erledigung der Warenverpackungs- und Expeditions- resp. Beförderungsarbeit notwendigen Hilfskräfte, als: Packer, Geschäftsdiener, Markthelfer, Boten, Geschirrführer, Kutscher, oder wie sie sonst in den verschiedenen Orten und Landesteilen bezeichnet werden.

Von Unterstützungsvereinigungen, deren Gründung in diese Zeit fällt, ist zunächst zu erwähnen, der „Verein der Handlungsboten von 1873" zu Hamburg. Dieser Verein, über dessen Satzungen wir näheres nicht anzuführen in der Lage sind, hat sich bis zum heutigen Tage hermetisch gegen alle die Bestrebungen abgeschlossen, welche die moderne Arbeiterschaft und folgedessen auch der fortgeschrittene klar denkende Teil unserer Berufsgenossen als Haupterfordernis einer modernen Vereinigung betrachtet. Im Jahre 1876 wurde in Berlin eine Vereinigung unter dem Namen „Verein Berliner Kutscher vom Jahre 1876" gegründet. Auch diese besteht als Unterstützungsvereinigung zur Zeit noch und ist ebenfalls niemals für einen Anschluß an die moderne Organisation zu haben gewesen. Als erklärend zu bemerken ist allerdings hierbei, daß ein großer Teil der Mitglieder kleinere Geschäftsleute sind, die nach ihrem Berufswechsel keinerlei Interesse mehr an einer leistungsfähigen Berufsorganisation haben und sich folgedessen stets gegen eine Modernisierung des Vereins wandten.

Die unstreitig bedeutendste Unterstützungsvereinigung unseres Berufes war der am 20. September 1883, von 21 Berufskollegen gegründete „Verein Berliner Hausdiener", dessen Anschluß an unseren Zentralverband nach 23 jährigem Bestehen, am 1. November 1906 erfolgte. Die Entwicklung und Tätigkeit dieses Vereins ist so eng mit dem Werden unserer Organisation in Berlin verknüpft, resp. hat deren Entwicklung so erheblich beeinflußt, daß es angebracht erscheint, ein Bild derselben, wenn auch nur in Umrissen, zu geben.

Bemerkt sei vorweg, daß der „Verein Berliner Hausdiener" eigentlich insofern als Stammverein unserer modernen Organisation anzusehen ist, als es Mitglieder dieses Vereins waren, die den „Unterstützungsbund der Hausdiener Berlins" am 7. Juli 1886 ins Leben riefen, aus dem sich dann im Laufe der Zeit, nach verschiedenen Wandlungen, unser Zentralverband gebildet hat.

Die Gründung des Vereins erfolgte unter dem Sozialistengesetz und unterlag bekanntlich der Genehmigung der Polizeibehörde. Diese wurde auch, wie aus den Sitzungs- und Versammlungsprotokollen des Vereins hervorgeht, ohne Schwierigkeiten erreicht. Als Zweck des Vereins war der Polizeibehörde angegeben worden:

1. „Hebung des sittlichen Standes der Berliner Hausdiener;
2. Unterhaltung seiner Mitglieder durch Vorträge;
3. gesellige Zusammenkünfte;
4. Stellen-Nachweis für Mitglieder."

Später kam dann noch infolge Statutenänderung vom 13. September 1886 hinzu:

5. „Unterstützung der Hinterbliebenen verstorbener Mitglieder, Gewährung des Rechtsschutzes und Gründung einer Alters-Unterstützungskasse."

Mitglied konnte jeder Hausdiener werden, welcher das 17. Lebensjahr überschritten hatte und sich im Besitz der bürgerlichen Ehrenrechte befand. Das Eintrittsgeld betrug 1 Mk. und der monatliche Beitrag 50 Pf. Dem Zweck des Vereins entsprechend, sagte der § 15 des Statuts über die Verwendung der Vereinsgelder folgendes:

„Aus den eingegangenen Geldern sind alle Ausgaben des Vereins im Interesse desselben zu bestreiten.

Sodann sind dieselben zu Vergnügungen zu verwenden.

Ferner können hilfsbedürftige Mitglieder von denselben unterstützt werden.

Die Bewilligung von Geldern im Interesse des Vereins hat durch Beschluß des Vorstandes bezw. des Vereins zu geschehen."

Der Auflösungsparagraph sah die Stellung eines entsprechenden Antrages von einem Viertel der Mitglieder und dessen Annahme durch Dreiviertel-Majorität der Generalversammlungsteilnehmer vor. Zu erwähnen ist noch, daß dem Verein auch Ehrenmitglieder angehören konnten, denen alle Rechte der Mitglieder — ohne daß sie Beiträge zu leisten hatten — zustanden, mit der Einschränkung, daß sie nicht in den Vorstand gewählt werden durften.

Die Entwicklung des Vereins war zunächst eine günstige. Im Jahre 1884 wurde durch denselben die noch heute bestehende freie Hilfskasse Nr. 61 ins Leben gerufen. Bald aber entwickelten sich innerhalb des Vereins Differenzen, die zu unliebsamen, persönlichen Erörterungen in den Versammlungen führten. Ihren Höhepunkt erreichten dieselben, als infolge einer Eingabe an das Polizei-Präsidium um Zulassung von Frauen zu den Vereinsversammlungen, dieses den Verein als solchen bezeichnete, welcher politischen Tendenzen huldige. Das Aufwerfen dieser Frage, war die Ursache zu einer Scheidung der Mitglieder in solche, welche — wenn auch vielleicht nicht ganz klar und zielsicher — aus dem Verein ein wirksames Instrument zur Vertretung der Berufsinteressen machen wollten und denen, welche in dem Verein nichts weiter als einen Vergnügungs- und Unterstützungsklub erblickten. Hat es doch in dieser und auch in der Folgezeit nicht an Mitgliedern gefehlt, die genau so wie die Gründer der Unterstützungskasse „Leipziger Buchhandlungsmarkthelfer" vor 100 und mehr Jahren, eine Schließung der Mitgliederliste befürworteten, damit „der Verein nicht zu groß werde" usw. Genug, die vorhandene grundsätzliche Verschiedenheit in der Auffassung vom Zweck des Vereins führte im Verlauf des Jahres 1886 zum Ausschluß resp. Austritt einiger Mitglieder, von welchen dann, wie bereits oben bemerkt, der „Unterstützungsbund der Berliner Hausdiener" gegründet wurde.

Nunmehr hatte diejenige Richtung, welche der Abschließungstaktik huldigte, im Verein die Oberhand. Dieselbe begann ihre diesbezügliche Tätigkeit durch entsprechende Aenderungen des Statuts, welche in der Generalversammlung vom 13. September 1886 zur Annahme gelangten. Zunächst wurde der Ausschlußparagraph durch Anfügen folgendes Zusatzes ergänzt:

„Ausgeschlossen kann ein Mitglied ferner werden, wenn es nachweislich einer Vereinigung angehört, welche den Verein schädigt. Dasselbe geht darauf alle Anrechte an den Verein verlustig. Kompetent zur Ausschließung ist der Ehrenrat und die Generalversammlung."

Sodann wurde der Auflösungsparagraph dahin abgeändert, daß die Auflösung des Vereins nur dann erfolgen kann, wenn in der diesbezüglichen beschließenden Generalversammlung weniger als zehn Mitglieder dagegen stimmen.

Auf die jetzt folgende Zeit des Kampfes zwischen den beiden Vereinigungen näher einzugehen, würde zu weit führen. Diese Periode gehört zu den unliebsamsten, welche in unserer Berufsbewegung zu verzeichnen waren. Inzwischen hatte sich aus dem „Unterstützungsbund" heraus noch eine weitere Vereinigung unter dem Namen „Freie Vereinigung der Hausdiener Berlins" gebildet, deren spezielle Aufgabe es sein sollte, die Hausdiener mit den Ideen der modernen Arbeiterbewegung vertraut zu machen. Daß diese Buntscheckigkeit im ganzen Vereinsleben

der Berliner Hausdiener im Interesse des Aufbaues einer leistungsfähigen Berufsvereinigung beseitigt werden müßte, sahen die weiterschauenden Berufsgenossen sehr bald ein und so traten bereits im Jahre 1889 Bestrebungen zu tage, eine Verschmelzung der bestehenden Vereine zu einer einzigen leistungsfähigen Organisation herbeizuführen. In einer öffentlichen Hausdienerversammlung, welche am 25. Oktober 1889 im Louisenstädtischen Konzerthaus zu Berlin tagte, wurde folgender Beschluß gefaßt:

„Die Versammlung erklärt, daß sie die Möglichkeit einer Erringung besserer Arbeitsbedingungen nur in einer einigen, geschlossenen Organisation erblickt und daher dafür eintritt, daß die bestehenden vier Hausdiener-Organisationen zu einer einzigen zusammentreten."

Zur Regelung dieser Angelegenheit wurde eine elfgliedrige Kommission gewählt. Diese Kommission trat u. a. auch mit dem „Verein Berliner Hausdiener" in Verbindung und versuchte ihn für die Verschmelzung zu gewinnen. Vorgeschlagen wurde von der Kommission die Auflösung sämtlicher Vereine und Anschluß der Mitglieder an eine neu zu gründende gemeinsame Vereinigung. Das Resultat der Verhandlungen der Kommission, war die Annahme nachstehender Resolution in der Versammlung des „Vereins Berliner Hausdiener" vom 25. November 1889.

Resolution:

„Stelle hiermit die Resolution, die heutige Versammlung wolle ihre Erklärung abgeben, daß wir für die Vereinigung aller Vereine voll und ganz unsere Zustimmung erteilen, jedoch ist der „Verein Berliner Hausdiener" nicht in der Lage, sich auflösen zu können, da durch den § 20 des Statuts demselben Schwierigkeiten entgegenstehen. Da nun der „Unterstützungsbund" in seiner letzten Versammlung Beschluß gefaßt, betreffs einer Vereinigung sich aufzulösen, und da ihm kein Paragraph seines Statuts im Wege steht, so kann ja derselbe, wenn er sich aufgelöst hat, in Gesamtheit mit aller Mitgliedschaft dem Verein Berliner Hausdiener beitreten."

Mit Annahme dieser Resultion konnte der erste Versuch, eine einheitliche Vereinigung für die Hausdiener Berlins zu schaffen, als gescheitert betrachtet werden. Der gegenseitige Kampf wurde weitergeführt. Derselbe nahm alle vorhandenen Kräfte in Anspruch und ließ selbstverständlich keine Zeit übrig für Betätigung auf dem Gebiete der Interessenvertretung im modernen Sinne. Das ging so bis zum Jahre 1891. Trotzdem hatte sich inzwischen der „Unterstützungsbund der Hausdiener Berlins" günstig entwickelt und hielt nunmehr im Jahre 1891, nach dem Fall des Sozialistengesetzes, den Zeitpunkt für gekommen, mit den anderen Berufsvereinen Berlins — es hatte sich inzwischen noch ein Berufsverein gebildet und zwar der „Zentralverein der Haus- und Geschäftsdiener Berlins" — Einigungsverhandlungen anzuknüpfen. Dieselben wurden durch eine in einer öffentlichen Hausdiener-Versammlung vom 4. September 1891 angenommene Resolution eingeleitet. Zur Führung der Verhandlungen wurde in einer weiteren am 6. November abgehaltenen öffentlichen Hausdienerversammlung eine aus neun Personen bestehende Verhandlungskommission gewählt, die sich wiederum mit dem „Verein Berliner Hausdiener" in Verbindung setzte. In einer am 2. Dezember 1891 tagenden Versammlung des Vereins wurde über folgenden, von der Einigungskommission gestellten Antrag verhandelt:

Antrag:

„Die am 4. November 1891 in öffentlicher Versammlung gewählte Kommission unterbreitet der Generalversammlung des Vereins Berliner Hausdiener nachstehenden Vorschlag und ersucht um Erhebung desselben zum Beschluß:

Der Verein Berliner Hausdiener verpflichtet sich, alle Mitglieder der aufzulösenden Vereine der Hausdiener Berlins aufzunehmen, wenn dieselben selbst oder durch zu wählende Kommissionen bis spätestens den 1. Februar 1892 den Beitritt erklären. Dieselben werden nicht als neue Mitglieder (laut § 4 des Vereinsstatuts) betrachtet, sondern verbleiben im Vollbesitz der Rechte, welche ihnen das Statut ihrer aufgelösten Vereinigung gewährte, soweit dieselben nicht im Wiederspruch mit dem Vereinsstatut stehen.

Der Vorstand wird beauftragt, alles das zu veranlassen und auszuführen, was durch Annahme dieses Vorschlages notwendig wird, und der nächsten Generalversammlung Bericht zu erstatten.

Die Kommission dagegen verpflichtet sich, für eine Auflösung der außer dem Verein bestehenden Organisationen einzutreten und dafür zu wirken, daß das vorhandene Vermögen und Utensilien dem Verein als Eigentum überwiesen werden."

Bei der Beschlußfassung über diesen Antrag stimmten 129 Mitglieder des Vereins dafür und 176 dagegen. Somit waren die Einigungsverhandlungen auch für diesmal gescheitert.

Der gegenseitige Kampf ging nunmehr verschärft weiter und führte im Jahre 1894 zur Sperrung des „Vorwärts" für den Verein, weil dieser trotz einer, von seinem Vorstand den Vertretern der organisierten Arbeiterschaft abgegebenen Erklärung, seine Feste nach wie vor in boykottierten Lokalen abhielt. Eine öffentliche Volksversammlung vom 4. Februar 1894 nahm diesbezüglich nachstehende Resolution an:

„In Anbetracht, daß der Verein Berliner Hausdiener, trotz seines Versprechens der Lokalkommission gegenüber, gesperrte Lokale nicht mehr zu besuchen, dennoch im September v. J. der Vorstand des Vereins offiziell mit Fahne und Emblemen bei Keller, Köpenickerstraße erschien; ferner seinen Maskenball am 27. Januar d. J. in der Philharmonie abhielt, erklärt die Versammlung diese Vereinigung nicht als einen Verein betrachten zu können, der auf dem Boden der modernen Arbeiterbewegung steht. Die Arbeiterschaft Berlins wird dringend aufgefordert, diesen und seine Feste streng zu meiden.

Ferner fordert die Versammlung die organisierte Arbeiterschaft auf, die Entfernung von Plakaten, welche für gesperrte Lokale Propaganda machen, energisch in allen Lokalen und Geschäften zu fordern."

In den darauf folgenden Jahren hat es an Versuchen, den Verein zum Anschluß an die moderne Organisation zu bewegen, nicht gefehlt. Von offizieller und privater Seite wurden wiederholt Verhandlungen angeknüpft. Allen diesen Bestrebungen aber setzten die Vereinsmitglieder sowohl als deren Leitung die stereotype Erklärung entgegen: „Wir waren, sind und wollen nichts weiter sein als eine Unterstützungsvereinigung."

Doch auch hierin hat endlich die Zeit Wandel geschaffen. Mit dem Wachsen der Mitgliederzahl des Vereins mehrten sich naturgemäß auch die Konfliktsfälle zwischen Vereinsmitgliedern und Unternehmern. Die leitenden Personen des Vereins mußten eingreifen, intervenieren und lernten dabei immer mehr und mehr den Vorteil eines geschlossenen Vorgehens der Arbeiter gegen rabiate Unternehmer kennen. Diese Erkenntnis wurde bei den Mitgliedern selbst ebenfalls und zwar durch Erfahrungen am eigenen Leibe wachgerufen und durch die unabläßige Propaganda der Verbandsmitglieder gefördert. Wenn auch die im Jahre 1904 gepflogenen Verhandlungen, betr. Anschluß an den Zentralverband noch zu keinem Abschluß führten, so waren sie doch sicher von Bedeutung insofern, als sie der Vereinsleitung die Augen darüber

öffneten, daß die Zeit der isolierten Stellung des Vereins vorbei sei und dieser wohl oder übel in irgend einer Form, Anschluß an die moderne Arbeiterbewegung suchen müßte. Diese Erkenntnis führte denn auch zu den Verhandlungen über den Anschluß an die Berliner Gewerkschaftskommission im Jahre 1905 und im weiteren Verlauf im Jahre 1906 zum definitiven Anschluß an den Zentralverband.

Nachstehend geben wir eine zahlenmäßige Darstellung der Entwicklung der Mitgliederzahl des Vereins, sowie des Vermögensstandes desselben:

Vereinsjahr	Zahl der Mitglieder	Vereinsvermögen		Anteil pro Mitglied	
		ℳ	₰	ℳ	₰
1884	310	515	71	1	66
1885	421	1421	21	3	37
1886	486	1716	25	3	73
1887	514	2381	40	4	63
1888	543	3201	74	5	89
1889	600	4259	50	7	10
1890	615	4250	90	6	91
1891	624	3115	23	4	89
1892	660	1785	55	2	70
1893	647	2171	16	3	25
1894	672	2122	53	3	15
1895	730	3335	87	4	56
1896	848	5867	00	6	91
1897	800	9307	60	11	50
1898	1150	13569	23	11	79
1899	1320	17576	38	13	31
1900	1856	24343	44	13	11
1901	2293	26930	47	11	74
1902	2821	32380	05	11	12
1903	4154	40830	25	9	82
1904	5128	51120	14	9	97
1905	6554	61203	54	9	34
1906	*9300	78377	34	8	43

* In dieser Zahl sind die vom Zentralverband überwiesenen 1800 Mitglieder einbegriffen.

Mit 7387 Mitgliedern und 78 377,34 Mk. Vermögen erfolgte der Anschluß des Vereins an den Verband. Damit hatte die bedeutendste Unterstützungsvereinigung den Weg zur Einheitsorganisation gefunden und dadurch gleichzeitig allen übrigen derartigen Vereinigungen ein nachahmenswertes Beispiel gegeben.

Außer dem „Verein Berliner Hausdiener" existierten in Berlin noch eine Reihe kleinerer Unterstützungsvereine für Hausdiener und Kutscher, so der „Unterstützungsbund der Hausdiener in der Lederbranche", der „Buchhandlungsmarkthelfer-Verein", der „Verein der Weinkellerarbeiter", der „Verein deutscher Kutscher" u. a. Diese Vereine haben jedoch nie eine nennenswerte Bedeutung erlangt, sodaß wir uns ein spezielles Eingehen auf dieselben ersparen können. Soweit andere Städte in Frage kommen, muß konstatiert werden, daß es unmöglich ist, alle die uns bekannt gewordenen Unterstützungsvereine aufzuführen. Fast in jeder Stadt bestand, oder besteht zur Zeit noch ein Kutscher-, oder Fuhrleute-Verein, in einigen sind deren sogar mehrere vorhanden. Ferner bestehen in den wichtigeren Handelsstädten außerdem Vereine der Handelshilfsarbeiter, die heute noch genau so wie bei der vor Jahren erfolgten Gründung ängstlich bemüht sind, sich von jeder Be-

rührung mit der Außenwelt abzuschließen. Ein charakteristisches Beispiel dieser Art ist der „Ausgeher- und Packerverein zu Nürnberg. Das Statut desselben sagt in seinem § 19 folgendes:

„Der Ausgeher- und Packer-Verein in Nürnberg hat stets für sich allein zu bestehen, und darf sich niemals an einen anderen Verein oder Verband anschließen. Alle diejenigen Mitglieder, welche dem Verein im Sinne seines jetzigen Zweckes und Bestimmungen entgegenarbeiten durch Wort oder Schrift werden nach § 16, Ziffer 7 (Ausschluß-Paragraph) behandelt."

Die Entstehung und den Werdegang aller dieser die Zahl hundert übersteigenden Unterstützungsvereine zu schildern, müssen wir uns für die vorliegende Arbeit versagen. Dies soll vielmehr in einer späteren „Geschichte der Organisation" ausführlich geschehen. Außer den Unterstützungsvereinen wären noch zu erwähnen diejenigen Vereine, welche sich die fachliche Weiterbildung ihrer Mitglieder zur Aufgabe gemacht haben. Dieselben sind allem Anscheine nach auf das Fuhrgewerbe beschränkt geblieben, für dieses aber in verschiedenen Orten, namentlich Sachsens und Rheinland-Westfalens nachgewiesen. Wir beschränken uns auf die Wiedergabe derjenigen Paragraphen aus dem Statut eines derartigen Vereins, aus welchem der Zweck und die Voraussetzungen zur Erlangung der Mitgliedschaft hervorgehen. Das Statut des im Jahre 1891 gegründeten „Kutscher-Vereins" zu Meerane i. S. sagt diesbezüglich:

§ 2.

Zweck und Aufgabe des Vereins.

„Der Kutscherverein macht sich zur Aufgabe, für seine Mitglieder jene Fachbildung anzustreben, welche dieselben in den Stand setzt, jederzeit ihren Pflichten als Kutscher gerecht zu werden, d. h. das ihnen anvertraute Pferd- und Wagenmaterial in dem gewünschten Maße in Stand zu halten.

Der Verein sucht dies zu erreichen:

a) Innerhalb des Vereins durch gegenseitige Belehrung und Austausch der gemachten Erfahrungen, durch Anordnung geeigneter Vorträge und Vorlesungen,

b) durch Anschaffung sachbezüglicher Bücher, Zeitschriften und Apparate.

Die Vorlesungen resp. Vorträge sollen folgende Gegenstände behandeln:

c) Pflege und Wartung der Pferde;

d) Bau, Gangart, Krankheitserscheinungen und Heilung derselben inklusive der Beschläge;

e) Pflege und Wartung der Geschirre und Wagen und andere in das Fach einschlagende Erfahrungen.

§ 3.

Mitgliedschaft.

Mitglied kann jeder werden, welcher sich als tüchtiger, unbescholtener Kutscher oder Pferdewärter auszuweisen vermag und das 18. Lebensjahr zurückgelegt hat."

Irgend welche Bedeutung für die Organisationsentwicklung haben diese Vereine nie erlangt. Es ist auch als sicher anzunehmen, daß sie samt und sonders nicht die Werbekraft besessen haben, um Mitglieder in nennenswerter Zahl zu sich heranzuziehen. Wohl haben sich einige im Laufe der Zeit zu Unterstützungsvereinigungen entwickelt, aber auch als solche war ihre Bedeutung nicht derart, daß eine spezielle Behandlung an dieser Stelle notwendig erschiene.

Die lokalen Berufsvereine.

Die Entwicklung der modernen Organisation unseres Berufs vollzog sich unter eigenartigen Verhältnissen. Wie bereits im vorigen Abschnitt, bei Behandlung der Unterstützungsvereine erörtert, fehlten bis in die neuere Zeit hinein, die ökonomischen Voraussetzungen für die Organisationsbildung in unserem Berufe fast ganz. Der vereinzelt arbeitende Hausdiener, Packer oder Kutscher, erhoffte eben alles Heil von seinem Arbeitgeber. Er war der Meinung, daß ihm von diesem, nachdem er demselben jahrzehntelang treue Dienste geleistet, auch im Alter diejenige Unterstützung zu Teil werden würde, auf die er, eben infolge jahrelanger treuer Pflichterfüllung Anspruch zu haben glaubte. Von der modernen Gewerkschaftsbewegung wollte der Berufskollege nichts wissen, höchstens war er für den Anschluß an eine Unterstützungsvereinigung oder einen Geselligkeitsverein zu gewinnen. Hierin liegt auch die Erklärung dafür, daß sich das Unterstützungsvereinswesen in keinem Berufe so stark wie in dem unseren entwickelt hat. Erschwerend für die Organisationsbildung kam außerdem das Fehlen jedes Solidaritätsgefühls der Berufsangehörigen untereinander in Betracht, wie es bei den Berufen der gelernten Arbeiter zumeist als Folge der zünftlerisch-historischen Vergangenheit vorhanden war und jedenfalls nicht ungünstig auf deren Organisationsentwicklung gewirkt hat. Für unseren Beruf hingegen brachte die Entwicklung es mit sich, daß Angehörige der verschiedensten Gesellschaftsschichten, die in ihrem bisherigen Wirkungskreise aus irgend welchen Gründen nicht weiter Verwendung finden konnten, in diesen eintraten, ihn entweder als vorübergehenden Unterschlupf oder als letzten Rettungsanker betrachteten. Zum anderen Teil rekrutierten sich unsere Berufsangehörigen aus den, vom Lande in die Städte gezogenen Leuten, denen jedes klare Verständnis für die wirtschaftlichen Zusammenhänge vollständig fehlte, die, aufgewachsen in teils recht erbärmlichen Verhältnissen, auch in dem Angebot der miserabelsten Lohn- und Arbeitsbedingungen seitens des kaufmännischen Unternehmers, immer noch einen großen Vorteil gegenüber ihren früheren Verhältnissen erblickten. Von einem gewissen Gefühl der Dankbarkeit gegenüber ihrem neuen Arbeitgeber beseelt, waren diese Leute gegen jeden Versuch, sie für die Organisation zu gewinnen, unempfänglich. Alle diese divergierenden Elemente zu einem einheitlichen Vorgehen zusammenzufassen, gelang eben nicht in dem Maße, als es im Interesse einer rechtzeitig einsetzenden Aktion zur Verbesserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse im Beruf notwendig gewesen wäre. Hinzu kam außerdem erschwerend, das eigenartige Arbeitsverhältnis, dessen Wirkung vielfach eine solidarische Handlung der im einzelnen Betriebe tätigen Berufsgenossen ausschaltete. Nur wer es verstand, sich mit allen maßgebenden Faktoren im Betriebe gut zu stellen, bekam die beste und leichteste Arbeit. Angeberei und Denunziationssucht trieben ihre Blüten. Das Trinkgeldunwesen und das dadurch bedingte Drängen nach der, diesbezüglich einträglichsten Tätigkeit im Geschäft, nach den besten Botengängen beim Hausdiener und der einträglichsten Fuhre beim Kutscher, führten zu ständigen Reibungen der Kollegen untereinander.

Angesichts dieser Verhältnisse schien es schier unmöglich, eine moderne Organisation ins Leben zu rufen. Trotzdem brachte die fortschreitende Entwicklung mit ihrer nivellierenden Wirkung eine Aenderung zum Bessern und — damit die Voraussetzungen für Schaffung der modernen Berufsorganisation.

Diese Organisationsbildung vollzog sich nun, im Gegensatz zu der anderer Berufe, ausschließlich auf lokaler Basis, weil zunächst überhaupt nur in einigen wenigen Großstädten, infolge der bereits angeführten Momente, die Voraussetzungen für Organisationsbildungen vorhanden waren.

Daraus erklärt sich zum Teil wiederum die Tatsache, daß fast alle lokalen Organisationsansätze eine Kombination moderner Kampfesorganisation und Unterstützungsvereinigung darstellen. Unterstützungseinrichtungen mußten eben von den Gründern der Organisationen mit in Betracht gezogen werden, weil sonst so manche Vereinigung ihren Gründungstag kaum überlebt, jedenfalls aber nennenswerten Zulauf an Mitgliedern nicht gehabt hätte und dadurch von vornherein zur Bedeutungslosigkeit verurteilt gewesen wäre.

Die erste moderne Lokalorganisation, welche für unseren Beruf geschaffen wurde, war der am 7. Juli 1886 gegründete „Unterstützungsbund der Hausdiener Berlins". Diese Vereinigung wurde, wie bereits an anderer Stelle bemerkt, von denjenigen Mitgliedern des „Vereins Berliner Hausdiener" ins Leben gerufen, denen die Tendenz dieses Vereins nicht zusagte, die vielmehr Betätigung in einer Vereinigung suchten, welche sich die Verbesserung der Lage der Berufskollegen zur Aufgabe machte. Wenn auch in den ersten Jahren des Bestehens der neuen Vereinigung, von einem zielsicheren Bestreben nach dieser Richtung nicht die Rede sein konnte, da ja das Sozialistengesetz mit seinen drakonischen Bestimmungen noch auf der Arbeiterschaft lastete, so versuchten doch die Männer der modernen Richtung, mit den ihnen zur Verfügung stehenden geringen Mitteln, den steinigen Boden zu beackern und ihn für die Aussaat der modernen Ideen vorzubereiten.

Ueber die Entwicklung des „Unterstützungsbundes" von seiner Gründung bis Ende 1891 ist genaues Zahlenmaterial nicht zu erbringen. Die Mitgliederzahl betrug am Schlusse des Jahres 1886 ungefähr 400 und stieg bis zu dem im Jahre 1891 erfolgenden Zusammenschluß mit der „Freien Vereinigung" und dem „Zentralverein" zum „Verband der Geschäftsdiener, Packer und Berufsgenossen Berlins" auf zirka 1000 Mitglieder.

Wie schon bemerkt, entstand im Jahre 1888 eine neue Berufsvereinigung für Berlin unter dem Namen „Freie Vereinigung der Hausdiener Berlins". Die Mitglieder dieser Vereinigung gehörten zum Teil gleichzeitig dem Unterstützungsbund oder den anderen Berufsvereinigungen als Mitglieder an. Die Aufgabe der Vereinigung sollte darin bestehen, die Berufsinteressen der Mitglieder aller Vereine zu vertreten und — unter Ausschaltung dieser Vereine selbst, — alle diesbezüglichen Angelegenheiten öffentlicher Natur entsprechend zu behandeln und zu erledigen. Nach welcher Richtung die Vereinigung zu wirken beabsichtigte, geht am besten aus einem in Nr. 2 der Zeitung „Die Einigkeit" vom 9. November 1889, dem damaligen Organ der Berliner Hausdiener, veröffentlichten Aufruf hervor. Derselbe hatte folgenden Wortlaut:

Hausdiener, Kollegen, Berufsgenossen!

„Allerseits ist der Lohnkampf entbrannt, verschiedene Berufe haben, wenn auch keinen vollständigen, so doch immer einen teilweisen Sieg errungen; überall ist man auch bemüht, für das nächste Jahr Kräfte und Gelder zu einem neuen Lohnkampf zu sammeln. Nur bei uns, Kollegen, schläft man noch in gewohnter Weise.

Kollegen! Ist Euch denn noch nicht das Bewußtsein gekommen, daß auch wir unsere Lage verbessern müssen, um als Mensch leben zu können? Bedenkt, wie die Mieten künstlich in die Höhe getrieben werden, bedenkt ferner, daß die Lebensmittelpreise von Tag zu Tag mehr steigen, während der Lohn immer geringer und die Arbeitslosigkeit immer größer wird.

Kollegen! Wenn Ihr Euch das alles bedenkt und Ihr tretet noch nicht ein in den Kampf zur Besserstellung Eurer Lage, dann, Kollegen, muß man glauben, daß Euch das Bewußtsein fehlt, um zu erkennen, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse des Arbeiters bei

der heutigen Produktionsweise einem vollständigen Ruin entgegengehen.

Hausdiener, Kollegen! Um uns und unsere Familie einer derartigen Gefahr nicht auszusetzen, muß Euch unsere Forderung: Verkürzung der Arbeitszeit, Beseitigung der Sonntagsarbeit und Einführung eines Minimallohnes nur gelegen sein; um aber diese zu erreichen, ist es durchaus notwendig, daß wir uns eine stramme Organisation schaffen, um Mittel und Wege zu finden, wie dem Kapitalismus ein Damm entgegengesetzt werden kann. Darum, Kollegen, versäume Niemand, sich den bestehenden Organisationen anzuschließen, sagt nicht, „ich habe ja eine gute Stelle", sondern denkt jederzeit daran, daß, wenn man Euch und Eure Arbeitskraft ausgenutzt hat, man Euch auf die Straße wirft; wie schwer es aber ist, in Arbeit zu kommen, wenn der Rücken durch Last und Mühen gebeugt ist, das, Kollegen, wird Mancher schon an sich oder seinen Freunden gesehen haben. Darum, Kollegen, rufen wir Euch nochmals zu: organisiert Euch, schließt Euch den bestehenden Vereinigungen an, vor allem aber vergeßt nicht, Mitglied der freien Vereinigung der Hausdiener zu werden, da diese obige Forderungen voll und ganz aufrecht hält."

Ihren Aufgaben versuchte die „Freie Vereinigung" dadurch gerecht zu werden, daß sie zwecks Verbreitung von Wissen und um den Ideen der Arbeiterbewegung — soweit das unter dem Sozialistengesetz möglich war — Eingang zu verschaffen, Versammlungen mit entsprechenden Themata arrangierte. Charakteristisch für die damaligen Zustände ist es, daß beispielsweise zur Abhaltung einer Versammlung, welche zum 13. November 1889 mit dem Thema: Kapital und Arbeit" einberufen worden war, die Genehmigung der Polizeibehörde nicht erteilt wurde. Eine daraufhin mit dem Thema: „Der Kampf ums Dasein in der Volkswirtschaft" angezeigte Versammlung wurde genehmigt, verfiel aber der polizeilichen Auflösung. Die Veranlassung zur Auflösung gaben, nach dem in Nr. 3 der „Einigkeit" vom 16. November 1889 enthaltenen Bericht, folgende Ausführungen des Referenten:

„Die privatkapitalistische Produktionsweise ist die Ursache des heutigen Kampfes ums Dasein in der Volkswirtschaft und folgedessen kann das Elend nur dadurch beseitigt werden, daß die Produktionsmittel (Grund und Boden), Häuser, Maschinen, Rohstoffe, Güterumsatzbetriebe usw.) durch die Gesetzgebung und durch soziale Reformen in den Besitz der Allgemeinheit überführt werden."

Der allzu eifrige überwachende Beamte, der offenbar auch seinen Teil zur Erhaltung des Privateigentums beitragen wollte, mußte sich allerdings später eine Zurechtweisung seitens seiner vorgesetzten Behörde gefallen lassen. Auf eine vom Einberufer der Versammlung beim Berliner Polizei-Präsidium erhobene Beschwerde ging unterm 28. November 1889 folgende Antwort ein:

„Auf die Beschwerde vom 15. d. Mts. wegen Auflösung der am 13. d. Mts. in dem Hause Kommandantenstr. 77-79 abgehaltenen Versammlung der „Freien Vereinigung der Hausdiener" gereicht Euer Wohlgeboren zum Bescheide, daß ich die in Rede stehende Auflösung für gerechtfertigt nicht erachte, und daß ich demgemäß den Beamten, welcher die Auflösung veranlaßt hat, mit entsprechender Weisung versehen habe."

Der Polizei-Präsident
Richthofen.

Leider gelang es dieser Vereinigung nicht, ihre Aufgaben voll zu erfüllen. Persönliche Quertreibereien einerseits und der Indifferentismus andererseits hielten die Berufskollegen ab, sich der, nur geringe Beiträge erhebenden Vereinigung anzuschließen. So mußte denn infolge Mitgliederschwund die Auflösung in der zu diesem Zweck zum 9. September 1890 einberufenen Versammlung, an welcher noch 28 Mitglieder teilnahmen, erfolgen. Die Mitglieder der „Freien Vereinigung" wurden verpflichtet, soweit dies nicht bereits geschehen, sich den bestehenden Vereinen anzuschließen und in denselben für Aufklärung im Sinne ihrer bisherigen Vereinigung zu wirken. Das vorhandene Vermögen im Betrage von 8,70 Mk. wurde den gemaßregelten Greizer Webern überwiesen.

Die Gründung einer weiteren Berufsvereinigung wurde, als Folge der innerhalb des „Unterstützungsbundes" ausgebrochenen Differenzen, in einer am 26. August 1890 abgehaltenen Versammlung beschlossen. Dieselbe trat bald darauf unter dem Namen „Zentralverein der Haus- und Geschäftsdiener Berlins" ins Leben. Eine besondere Bedeutung erlangte diese Vereinigung nicht, weil sich das Hauptinteresse der Berliner Hausdiener, ob dieselben nun der Unterstützungsvereinigung oder der modernen Berufsorganisation das Wort redeten, immer den beiderseitig maßgebenden Vereinigungen, dem „Verein Berliner Hausdiener" einerseits, oder dem „Unterstützungsbund" andererseits, zuwandte.

Daß infolge dieser Zerrissenheit innerhalb der Organisation, von einer erfolgreichen Vertretung der Berufsinteressen nicht die Rede sein konnte, ist einleuchtend. Deshalb kamen die Kollegen auch mit ihrer diesbezüglichen Tätigkeit über Versammlungsbeschlüsse nicht sonderlich hinaus, höchstens, daß sie sich ab und zu einmal zu einer Eingabe an die Postbehörde wegen Abstellung von Mißständen an den Postabfertigungsstellen, oder an die Polizeibehörde wegen Beseitigung irgend eines öffentlichen Uebelstandes wandten.

Mit dem Fall des Sozialistengesetzes, nach welchem ein erfreulich frischer Zug durch die Arbeiterschaft zu wehen begann, machte sich auch unter den Berliner Hausdienern mehr als bis dahin das Bestreben wieder bemerkbar, einheitliche Organisationsverhältnisse zu schaffen. Bereits in einer am 27. August 1890 abgehaltenen Versammlung sollte über einen Statuten-Entwurf für eine Gesamtorganisation der Hausdiener Berlins beraten werden. Da diese Versammlung der polizeilichen Auflösung verfiel, wurde die Beratung in einer am 30. August abgehaltenen Versammlung vorgenommen. Das Resultat derselben war die Wahl einer fünfgliedrigen Statutenberatungskommission. Diese Aktion führte nicht zu dem erhofften Ziele, weil der „Verein Berliner Hausdiener" in seiner Versammlung vom 8. September 1890 erklärte, sich an dem „Komödienspiel" nicht beteiligen zu wollen.

Nunmehr ruhte die Einigungsfrage, bis zu der am 4. September 1891 abgehaltenen öffentlichen Hausdienerversammlung. In dieser wurde, nach einem Referat des Genossen Heindorf, folgende Resolution angenommen:

1. „Die heute in Feuersteins Saal tagende öffentliche Hausdiener-Versammlung erklärt sich mit den Ausführungen des Genossen Heindorf einverstanden und verpflichtet sich, mit aller Energie dahin zu streben, eine große einheitliche Organisation der gesamten Hausdienerschaft Berlins herbeizuführen, zum Trutze des Kapitals, zum Wohle der Kollegenschaft. Dies kann aber nur dann mit Erfolg erreicht werden, wenn die heute hier anwesenden Vorstände der bestehenden Vereine in erster Linie mit Hand daranlegen und durch eine sachliche, gegenseitige Verständigung, die bis dato noch bestehenden Schäden, welche eventuell daran hinderlich sein könnten, zu beseitigen suchen.

2. Die heutige Versammlung beschließt, da eine Vereinigung auf anderem Wege nicht möglich ist, dahin zu wirken, daß alle Hausdiener dem Unterstützungsbund der Berliner Hausdiener beitreten und so für die Gesamtheit einzutreten."

Wie bereits erwähnt, wurde dann in der am 4. November 1891 abgehaltenen Versammlung eine neungliedrige Verhandlungskommission gewählt. Diese änderte die durch Annahme vorstehender Resolution geschaffene Verhandlungsgrundlage dahin ab, daß sich alle übrigen Berufsvereine verpflichten sollten, dem „Verein Berliner Hausdiener" beizutreten. Der Ausgang dieser ganzen Einigungsaktion ist, soweit dieser Verein in Frage kam, bereits an anderer Stelle geschildert. Kurz, das einzige Ergebnis derselben war der Zusammenschluß des „Unterstützungsbundes" mit dem „Zentralverein" zum „Verband der Geschäftsdiener, Packer- und Berufsgenossen", welcher am 1. Januar 1892 eine Tätigkeit begann.

Bevor wir die Entwicklung der Berliner Organisation weiter verfolgen, dürfte es zweckmäßig sein, uns den Berufsorganisationen anderer Orte Deutschlands zuzuwenden, deren Gründung in die Zeit von 1889 bis 1892 fällt. Da ist zunächst zu erwähnen, daß bereits im Jahre 1888 in Magdeburg ein „Verein der nichtgewerblichen Arbeiter" ins Leben gerufen wurde, welchem zum größten Teil Berufsgenossen angehörten. Dieser Verein, dessen Mitgliederzahl zirka 100 betrug, wurde im Jahre 1890 polizeilich aufgelöst. Ein weiterer Berufsverein wurde im Jahre 1889 in Königsberg i. Pr. unter dem Namen „Verein zur Wahrung der Interessen der Arbeiter, Kutscher und Faktore (Haus- und Geschäftsdiener)" gegründet. Der Verein machte es sich zur Aufgabe, die Interessen seiner Mitglieder in materieller und geistiger Beziehung zu wahren. Derselbe hatte im Jahre 1890 bereits eine Mitgliederzahl von 4 bis 500, welche allerdings nur zum Teil aus Berufsgenossen bestand, da ihm außerdem auch Bauhilfs- und Erd-, sowie Hafenarbeiter angehörten. Nach verschiedenen Wandlungen im Laufe der Jahre hat sich der Verein zu der heutigen Mitgliedschaft „Königsberg" des Zentralverbandes entwickelt.

Auch in Breslau kam es im Jahre 1890 zur Gründung einer Berufsvereinigung. Dort hatte sich ebenfalls bereits Ende der achtziger Jahre eine Unterstützungsvereinigung gebildet, die ähnlich denen anderer Orte sich ängstlich von der Außenwelt abschloß und sich nicht bemüßigt fühlte, den Kreis ihrer Aufgaben über den der Unterstützung bei Krankheits- und Todes-, sowie in besonderen Notfällen hinaus zu erweitern. Auf die Dauer konnte eine derartige Vereinigung den Ansprüchen, namentlich des aufgeklärteren Teils der Breslauer Hausdiener und Packer, deren Zahl damals schon in die Tausende ging, nicht genügen. So kam es dann in einer zu diesem Zwecke zum 3. Mai 1890 einberufenen Versammlung, nach dem einleitenden Referat eines Berliner Kollegen zur Gründung eines Vereins.

Die Konstituierung desselben erfolgte in der Versammlung vom 1. Juni 1890 unter dem Namen „Freie Vereinigung der Breslauer Haus- und Komptoirdiener". Kurze Zeit nach Gründung dieses Vereins, wurden Einigungsverhandlungen mit dem Unterstützungsverein angeknüpft, welche jedoch resultatlos verliefen. Die Entwicklung des neuen Vereins war eine verhältnismäßig langsame, jedenfalls ist derselbe bis zu seinem, am 1. Oktober 1898 erfolgten Anschluß an den Zentralverband über die Zahl von 200 Mitgliedern nicht hinausgekommen. Zu erwähnen ist noch, daß der Name des Vereins im Jahre 1895 in „Verband aller im Handels- und Transportgewerbe beschäftigten Hilfsarbeiter" umgeändert wurde.

Am 7. Juli 1890 fand in Chemnitz eine Besprechung von Berufsangehörigen zwecks Gründung eines Vereins statt. Das Ergebnis dieser Besprechung, sowie darauf folgender weiterer Zusammenkünfte, war die Gründung eines Vereins unter dem Namen „Verein der Markthelfer und Hausmänner für Chemnitz und Umgegend". Da die Entwicklung des Vereins einem Teil der Mitglieder nicht zusagte, es auch nicht gelang, eine Umwandlung desselben zu einer wahrhaften Interessenvertretung herbeizuführen, traten im Juni 1894, 20 Mitglieder aus diesem Verein aus und gründeten unter dem Namen: „Verein der im Handel- und Verkehr beschäftigten Hilfsarbeiter für Chemnitz und Umgegend" einen neuen Berufsverein. Dieser bestand bis zum 7. März 1897 und schloß sich an diesem Tage dem Zentralverband an.

In Hamburg fand im Juni 1890 die Gründung eines Berufsvereines unter dem Namen „Verein der Hausknechte und Kontorboten von 1890" statt. Bis zum Jahre 1894 entwickelte sich der Verein recht langsam. Wohl wurden hunderte von Aufnahmen gemacht, aber die Neuaufgenommenen verschwanden ebenso schnell wieder aus den Reihen des Vereins, wie sie hineingekommen waren. Es fehlte eben damals in diesem Verein, sowie überhaupt in allen Lokalvereinen der damaligen Zeit, an Einrichtungen, dazu angetan, die Mitglieder an die Organisation zu fesseln. So kam es denn, daß auch in Hamburg, mit seiner großen Zahl von Berufsangehörigen, genau so wie in Breslau und anderen Orten, die Mitgliederzahl bis zum Jahre 1894 nicht über 200 stieg. Erst 1894 setzte eine bessere Entwicklung ein und zwar allem Anscheine nach infolge Anschlusses des „Vereins der Kutscher", und der dadurch bedingten Erweiterung des Rekrutierungsgebiets der Organisation, worauf wir in anderem Zusammenhange noch des näheren eingehen werden.

Die Leipziger Berufsangehörigen gehörten ebenfalls zu denjenigen, welche sich bereits Ende der achtziger Jahre mit dem Organisationsgedanken vertraut zu machen begannen. Schon Ende des Jahres 1889 wurde in einer Versammlung von Berufsangehörigen die Gründung einer Vereinigung beschlossen. Aus uns nicht bekannt gewordenen Gründen unterblieb dieselbe damals und erfolgte erst in der ersten Hälfte des Jahres 1890. Der Name des Vereins lautete: „Verein der Markthelfer von Leipzig und Umgegend." Wie aus dem uns zur Verfügung stehenden Protokoll der ersten Vorstandssitzung vom 3. Juli 1890 ersichtlich, scheint das Leipziger Polizeiamt einige Schwierigkeiten bei der Gründung gemacht zu haben. Diesbezügliche Differenzen wurden durch Aenderung der monierten Bestimmungen des Statuts beseitigt, worauf dann die Genehmigung des Vereins erfolgte. Auch der Leipziger Verein gehört zu denjenigen, welche vom Tage der Gründung an, die Grundsätze der modernen Arbeiterbewegung vertraten und sich folgedessen bemühten, soweit als möglich mit den damaligen geringen Mitteln und schwachen Kräften eine Verbesserung der Lage der Berufsangehörigen, sei es auf dem Wege der Gesetzgebung, oder dem der Selbsthilfe, herbeizuführen. Bezüglich der Entwicklung des Vereins trifft das unter Hamburg gesagte auch hier zum großen Teil zu. Trotz der großen Zahl von Berufsgenossen, welche die alte Meß- und Handelsstadt Leipzig aufwies, gelang es nicht, die Mitgliederzahl auf eine entsprechende Höhe zu bringen. Dieselbe betrug im Jahre 1894 ungefähr 300 und ist auch von dieser Zeit, bis zu dem 1900 erfolgten Anschluß an den Zentralverband nicht nennenswert gestiegen. Es gab eben — und gibt zum Teil heute noch — in Leipzig eine erhebliche Zahl von Berufsangehörigen, die von der modernen Organisation nichts wissen wollen. Ja, es gibt sogar noch heute Gruppen, wie die Rauchwaren-Markthelfer u. a., bei denen sich eine Art Standesdünkel festgesetzt hat, der sie auf den „gewöhnlichen"

Arbeiter mit einer gewissen Nichtachtung herabsehen läßt. Derartige Leute für die moderne Organisation zu gewinnen, ist schwer, wo nicht unmöglich.

Zur Gründung weiterer Berufsvereine kam es dann im Jahre 1892. In Dresden hatte wohl vordem schon eine Vereinigung der Markthelfer bestanden, die aber außer der, sie als Klimbimvereinigung charakterisierenden Tätigkeit nur noch der Unterstützungsfrage einige Beachtung schenkte, im übrigen sich jedoch um die Vertretung der Berufsinteressen nicht bemühte. Im Jahre 1892 kam es dann zur Gründung einer Berufsvereinigung im Sinne der modernen Arbeiterbewegung. Diese Vereinigung erhielt den Namen: „Verein der Markthelfer, Packer, Kutscher und verwandte Berufsgenossen". Die Zunahme an Mitgliedern war zunächst eine erfreuliche. Kurz nach der Gründung traten dem Verein zirka 400 Mitglieder bei, von denen allerdings noch im Laufe desselben Jahres ungefähr 300 wegen Nichtzahlens der Beiträge gestrichen werden mußten. Auch dieser Verein ist über eine Mitgliederzahl von 150 bis 200 lange Zeit nicht hinausgekommen, trotz der niedrigen Beiträge, die er glaubte im Interesse größerer Werbekraft erheben zu müssen.

Zu erwähnen sind dann weiter die Vereinsgründungen in Düsseldorf, Kiel und Köln. Der Düsseldorfer Verein bestand unter dem Namen „Verein der Handelshilfsarbeiter" von 1892 bis 1897 und ging dann an Mitgliederschwund zu Grunde. Einen nennenswerten Einfluß hat dieser Verein während der ganzen Zeit seines Bestehens nicht ausgeübt, weil seine Mitgliederzahl niemals auf mehr als 40 bis 50 stand. Die Kieler Berufsorganisation, der „Verein der Haus- und Geschäftsdiener" erlangte ebenfalls eine besondere Bedeutung als Lokalverein nicht. Die Mitgliederzahl schwankte zwischen 20 bis 30 und wenig darüber, bis zu dem am 21. Februar 1897 erfolgten Anschluß an den Zentralverband. Der Kölner „Verein der Hausdiener, Packer und Berufsgenossen" bestand von 1892 bis 1898, ohne jemals irgendwelche Bedeutung erlangt zu haben.

Kehren wir nun zu der Berliner Lokalorganisation zurück. Hierbei müssen wir allerdings, zur Erklärung späterer Vorgänge, zunächst auf ein Ereignis vom Jahre 1890 zurückgreifen und zwar auf das Stattfinden des „Kongresses aller nicht gewerblichen Arbeiter Deutschlands". Auf diesem Kongreß, welcher in Hannover abgehalten wurde, waren auch die Hausdiener Berlins durch zwei Delegierte vertreten. Diese hatten dort bei Behandlung der Frage, ob Zentral- oder Lokalorganisation, für letztere votiert, damit dokumentierend, daß sie für eine Zusammenfassung aller Kräfte im modernsten Sinne noch nicht das nötige Verständnis besaßen. Aus dieser Stellung der Vertreter der Berliner Hausdiener auf dem Hannoverschen Kongreß, die auch nach Entgegennahme des Berichts der Delegierten die volle Billigung der organisierten Berliner Hausdiener fand, erklären sich die außerordentlichen Schwierigkeiten, welche später bei Schaffung der Zentralorganisation zu überwinden waren. Genau so, wie es jahrelang als feststehende Tatsache betrachtet wurde, daß ungelernte Arbeiter und namentlich Hausdiener 2c. nicht streiken könnten, genau so treu wurde an der Anschauung festgehalten, daß eine Zentralorganisation für die Hausdiener eine Unmöglichkeit sei. Doch auch bezüglich dieser „Glaubenssätze" haben ja erfreulicher Weise Zeit und Entwicklung ihren klärenden Einfluß ausgeübt und die Kollegen auf den richtigen Weg gewiesen. Als Beweis dafür ist anzuführen, daß die Diskussion über die Frage der Organisationsform bereits zwei Jahre später einsetzte und bis zu ihrer endgültigen Lösung nicht mehr von der Tagesordnung verschwand.

In den Berliner Organisationsverhältnissen hatte inzwischen, nach der Gründung des „Verbandes der Geschäftsdiener, Packer- und Berufsgenossen", ein frischer Zug eingesetzt und an Stelle der Mitglieder verjagenden, endlosen persönlichen Diskussionen, waren — wenigstens zum Teil — sachliche Erörterungen von Berufsfragen getreten. Eine planmäßigere Agitation setzte ein. Die bereits im Jahre 1890 gebildete Agitationskommission entfaltete eine regere Tätigkeit. Zwecks Heranholung größerer Mittel zur Agitation wurden Agitationsmarken à 10 Pfennig verausgabt. Zunächst war die Tätigkeit dieser Kommission nur auf Berlin beschränkt. Aber bald machte sich auch, angeregt durch die Entwicklung der Organisation in anderen Berufen das Bestreben bemerkbar, das Tätigkeitsgebiet über Berlin auszudehnen, um in irgend einer Form, eine Zusammenfassung der Berufsorganisationen der verschiedenen Orte — ohne an ihrer Selbständigkeit zu rütteln — herbeizuführen.

Bereits in einer öffentlichen Versammlung der Hausdiener vom 2. Februar 1892 war folgende Resolution einstimmig angenommen worden:

„Die am 2. Februar bei Feuerstein tagende öffentliche Versammlung der Hausdiener erklärt es für notwendig, mit den Berufsgenossen an anderen Orten in Verbindung zu treten, um gemeinsam die Frage der Organisation zu beraten und zu beschließen. Da eine Verständigung nur auf mündlichem Wege möglich, beschließt die Versammlung: Der Vertrauensmann ist aufzufordern, durch einen öffentlich zu erlassenden Aufruf alle Berufsgenossen Deutschlands zur Teilnahme an einer gemeinschaftlichen Besprechung aufzufordern. Der Ort und die Zeit, sowie die Tagesordnung der Konferenz sind gemeinsam mit den Kollegen derjenigen Orte, in welchen bereits Organisationen unserer Branche bestehen, festzustellen. Inzwischen darf nichts verabsäumt werden, die Organisation unserer Kollegen auch dort, wo noch keine Vereine bestehen, zu fördern und zu betreiben. Die Kollegen hier und auswärts werden darum aufgefordert, durch Vertrauensleute für die Beschaffung eines gemeinsamen Agitationsfonds einzutreten, die Geldsammlungen rege zu betreiben und zu unterstützen, auch Verständigung darüber zu suchen, ob durch Boms oder Listen gesammelt werden soll."

Zugleich mit der Bekanntgabe dieser Resolution, erließ der Vertrauensmann der Hausdiener Berlins in Nr. 7 der „Einigkeit" vom 13. Februar 1892 einen Aufruf an die Vertreter aller Hausdienerorganisationen Deutschlands um Einsendung der Adressen der Berufsvereine mit der Aufforderung, Vertreter zu der geplanten Konferenz zu wählen. Die offizielle Einberufung der Konferenz erfolgte sodann durch Veröffentlichung eines entsprechenden Aufrufs in Nr. 25 der „Einigkeit" vom 18. Juni 1892. Derselbe hatte folgenden Wortlaut:

Aufruf

an alle im Handelsgewerbe beschäftigten Arbeiter, Handlungsgehilfen, Hausdiener, Packer, Markthelfer und Berufsgenossen.

Kollegen!

„Die elende Art, wie die Arbeiter im Handelsgewerbe, bei einer täglichen Arbeitszeit von 12—17 Stunden und einem wöchentlichen Lohn von 12—18 Mk. bei den heutigen wirtschaftlichen Verhältnissen mit einer zahlreichen Familie gezwungen sind, ihr Leben zu fristen, auf der andern Seite die moralische und physische Versumpfung der Unternehmer, und die Sucht, die Lebenslage der Arbeiter noch mehr zu verschlechtern, wird Euch wohl allen klar sein, und ist es wahrlich an der Zeit, diesem Treiben einen starken Damm unsererseits entgegen zu stellen.

Kollegen und Berufsgenossen! Auf alle Einzelheiten unserer Lage einzugehen, haben wir wohl nicht nötig, denn ein Jeder von uns spürt es ja am eigenen Leibe. Auch hier zeigt es sich, das nicht wir die Schuld tragen an den erbärmlichen Verhältnissen, welche unter unsern Berufsgenossen herrschen, sondern die Unternehmer, welche sich sonst immer in die Brust werfen und prahlen, wie sehr sie auf das Wohl ihrer Arbeiter bedacht sind.

Und nun Kollegen und Berufsgenossen frage ich Euch, wie sind denn die Kapitalisten auf Euer Wohl bedacht? Wir erinnern Euch nur an den Beschluß der Berliner Spediteure, welche sich durch ihre Vereinigung gegen Strafe verpflichteten, den Hausdienern fernerhin die Kolligelder nicht zu gewähren. Auch wird Euch das Ränkespiel der Kühnemänner und Konsorten wohl noch genügend im Gedächtnis sein, und Kollegen, wie sieht es denn unter den uns nächst stehenden Berufsgenossen, den Kaufleuten, aus? Sind diese nicht in derselben traurigen Lage wie wir, indem sie keine geregelte Arbeitszeit, keine Sonntagsruhe und einen monatlichen Gehalt von 50—75 Mk. haben. Wir verweisen Euch nur auf den Aufruf der Kaufleute im „Vorwärts" vom 14. Juni cr., sowie auf die Statistik der Berliner Hausdiener in ihrer Fachzeitung „Die Einigkeit" vom 11. Juni cr.

Gegen diese Uebergriffe in das freie Recht der Arbeiter Front zu machen, ist unsere heiligste Pflicht; dieses aber kann nur geschehen, wenn wir suchen, eine einheitliche, auf dem Boden der modernen Arbeiterbewegung stehende, feste zielbewußte Organisation zu schaffen und auszubauen, um mit der anderen Arbeiterschaft Schulter an Schulter uns bessere Lebens- und Arbeitsbedingungen zu erkämpfen. Um aber etwas Großes und Ganzes zu schaffen, und der Ausbeutungswut der Unternehmer siegreich entgegen treten zu können, ist es Pflicht aller Berufsgenossen, teilzunehmen an dem Kampf für unsere gerechte Sache, eingedenk der Worte: „Einzeln sind wir Nichts, vereinigt Alles".

In der öffentlichen Versammlung der Haus- und Geschäftsdiener Berlins vom 9. Mai 1892 wurde nach Annahme folgender Resolution die unterzeichnete Kommission gewählt.

Resolution:

„Die heutige öffentliche Versammlung der Hausdiener Berlins erklärt, für eine Zentralorganisation in ihrem Beruf vorläufig nicht eintreten zu können, da die Hausdiener und Berufsgenossen in den weitaus meisten Städten Deutschlands überhaupt nicht organisiert sind. Auf Grund dessen beschließt die Versammlung, die Lokalorganisation vorläufig beizubehalten, ferner eine Agitationskommission von fünf Mitgliedern zu wählen, welche beauftragt wird:

1. mit den Kollegen Deutschlands in Verbindung zu treten behufs Einführung eines Vertrauensmänner-Systems,
2. zu diesem Zwecke eine Konferenz einzuberufen, welche spätestens im September d. J. stattzufinden hat,
3. dafür Sorge zu tragen, daß überall, wo noch keine Organisation der Hausdiener und Berufsgenossen bestehen, solche ins Leben gerufen werden.

Kollegen!

Im Anschluß an diese Resolution richtet unterzeichnete Kommission an alle Berufsgenossen Deutschlands die Forderung, überall, wo irgend möglich, öffentliche Versammlungen einzuberufen, die Organisationsfrage zu besprechen und Delegierte zur Beschickung der Berliner Konferenz zu wählen.

Diese werden ersucht, sich vom Bureau der betreffenden Versammlung ein Mandat ausfertigen zu lassen und ihre Adresse so

bald als möglich an den Unterzeichneten gelangen zu lassen, sowie mitzuteilen, wie stark die Kollegen vertreten sind. Kollegen und Berufsgenossen, welchen es nicht möglich ist, Versammlungen einzuberufen, aber Lust und Liebe haben, den Verhandlungen beizuwohnen, würden auf ihren Antrag Karten zugehen, welche zur Teilnahme berechtigen.

Die Kommission hat beschlossen, die Konferenz am Sonntag, den 11. September 1892, von morgens 8 Uhr ab in der Berliner Ressource, Stallschreiberstraße 43, stattfinden zu lassen und schlägt folgende Tagesordnung vor:

1. Situationsbericht.
2. Welche Organisationsform ist für uns die beste?
3. Regelung der Agitation.
4. Stellungnahme zu unserer Presse."

Die Konferenz kam dann auch zur festgesetzten Zeit zustande. Vertreten waren auf derselben die Berufskollegen der Orte: Berlin, Braunschweig, Breslau, Charlottenburg, Erfurt, Köln, Leipzig, Magdeburg, Stettin und Wien, durch insgesamt 24 Delegierte. Die organisierten Hamburger Berufskollegen waren infolge Ausbruchs der Cholera verhindert, an der Konferenz teilzunehmen.

Aus den Verhandlungen der Konferenz sind als wichtigste Punkte hervorzuheben, die über Organisation, Agitation und Presse. Zu den Punkten „Organisation" und „Agitation", welche für die Verhandlung zusammengezogen wurden, führten die Vertreter der Handlungsgehilfen zunächst aus, daß an die Schaffung einer gemeinsamen Organisation für Handlungsgehilfen und Hausdiener vorderhand nicht gedacht werden könne, weil bei ersteren der Standesdünkel noch derartig entwickelt sei, daß eine gemeinsame Organisation keinerlei Werbekraft besitzen würde. Dahingegen wurde die Schaffung einer gemeinsamen Agitationskommission befürwortet. Dieser sollten die zu wählenden Vertrauensmänner der einzelnen Berufsgruppen und Orte laufend Bericht über den Stand der Bewegung erstatten und sie außerdem materiell unterstützen. Die Agitationskommission sollte ferner alle diejenigen Aktionen einleiten, welche Handlungsgehilfen und Hausdiener gemeinsam interessierten. Also, die Ansicht der Mehrheit der anwesenden Delegierten aus den Reihen der Handlungsgehilfen vertrat den Standpunkt: getrennt marschieren und vereint schlagen. Nicht unerwähnt darf hierbei allerdings gelassen werden, daß bereits auf dieser Konferenz sich ein Vertreter der Handlungsgehilfen, und zwar der Leipziger Delegierte, rückhaltlos auf den Standpunkt der Zentralisation stellte, und deren Vorteile namentlich für die Handlungsgehilfen besonders hervorhob. Ein Berliner Delegierter der Handlungsgehilfen vertrat die Ansicht, daß sich für die Hausdiener wohl die zentrale Organisation als die vorteilhaftere und zweckmäßigere empfehlen dürfte.

Im Gegensatz zu diesen Anschauungen vertraten die Delegierten der Hausdiener einschließlich des Wiener Vertreters einmütig den Standpunkt, daß für ihre Berufsgruppe einzig nur die Lokalorganisation in Frage kommen könne. Als wichtigstes Argument hierfür wurde neben den Eigentümlichkeiten des Berufs ins Feld geführt: die Notwendigkeit der Behandlung politischer Fragen durch die Berufsorganisation. Namentlich die Berliner Delegierten wiesen darauf hin, daß die Mitglieder der Organisation auch über die politischen Fragen aufgeklärt werden müßten. Dies könne aber, in Rücksicht auf die Bestimmungen des Vereinsgesetzes, am besten in der Lokalorganisation bewerkstelligt werden. Den Berliner Delegierten schlossen sich die Leipziger mit dem speziellen Hinweis darauf an, daß ihnen das sächsische Vereinsgesetz überhaupt die Möglichkeit nehme, sich einer Zentralorganisation anzuschließen. Auch der Wiener Delegierte vertrat die Ansicht,

daß in der Organisation neben den wirtschaftlichen resp. in Verbindung mit diesen, auch politische Fragen erörtert werden müßten. Da die Behandlung wirtschaftlicher Fragen aber fast ausnahmslos auch auf das politische Gebiet führe, sei eine entsprechende Gestaltung der Organisation notwendig und könne auch seiner Meinung nach nur die Lokalorganisation, verbunden mit Vertrauensmännersystem, in Betracht kommen.

Als charakteristisch für die damalige Auffassung vom eventl. Entwicklungsgang der Organisation resp. ihrer schrittweisen Ausgestaltung ist die Ansicht eines der Berliner Delegierten anzusehen, welche wir in Nachstehendem wiedergeben. Der betreffende Delegierte sagte, nachdem er die Lokalorganisation befürwortet hatte:

„Wir müssen erst versuchen, in den kleinen Städten Boden zu gewinnen und wenn dies geschehen, dann könne man später daran gehen, eine gemeinsame Organisation zu schaffen."

Die Entwicklung unserer Organisation in der Folgezeit hat jedenfalls gezeigt, daß dieser Delegierte der Hausdiener Berlins die Entwicklungsmöglichkeiten- und Wahrscheinlichkeiten vollständig falsch beurteilt und eingeschätzt hat. Denn die Tätigkeit der Agitationskommission, welche sich infolge ihrer geringen Mittel Beschränkungen auferlegen mußte, war nicht imstande, dem Organisationsgedanken entsprechende Verbreitung zu verschaffen. Wohl aber gelang es der über das ganze Land sich erstreckenden Zentralorganisation mit ihrer Zentralisierung der zur Verfügung stehenden Mittel und deren konzentrierter Verwendung zur Erfüllung der momentan wichtigsten Aufgaben, der Organisation nach und nach auch in den kleinen und kleinsten Orten Eingang zu verschaffen.

Aus den weiteren Verhandlungen der Konferenz über die beiden Punkte „Organisation und Agitation" ist bemerkenswertes nicht anzuführen.

Ihren Abschluß fanden die Verhandlungen durch Annahme nachstehender Resolution:

Resolution I.

„Die heute am 11. September 1892 in der Berliner Ressource zu Berlin tagende Konferenz der im Handelsgewerbe beschäftigten Handlungsgehilfen, Hausdiener, Packer und Berufsgenossen Deutschlands beschließt, auf Grund der entgegengenommenen Situationsberichte, um die Agitation unter den Berufsgenossen zu fördern:

1. An allen Orten Deutschlands, wo sich Berufsgenossen befinden, sind Vertrauensmänner zu wählen.

2. Wählt die Konferenz ein Agitationskomitee mit dem Sitz in Berlin.

3. Verpflichtet die Konferenz die zu wählenden Vertrauensmänner, das Agitationskomitee materiell zu unterstützen und demselben regelmäßig über den Stand der Bewegung an ihrem betreffenden Orte Bericht zu erstatten.

4. Das Agitationskomitee hat ebenfalls in geeigneter Weise öffentlich über seine Tätigkeit usw. Kenntnis zu geben."

Der Punkt „Presse" zeitigte ebenfalls eine längere Auseinandersetzung. Wenn darüber auch Einstimmigkeit unter den Delegierten herrschte, daß ein Fachorgan als Aufklärungs- und Verständigungsmittel unbedingt geschaffen werden müßte, so wurde doch vom Referenten, sowie von einigen Delegierten mit Recht zur äußersten Vorsicht gemahnt, mit dem speziellen Hinweise auf die finanziellen Schwierigkeiten, mit welchen das inzwischen eingegangene Fachorgan „Die Einigkeit" stets zu kämpfen hatte. Als unbedingt erforderliche Voraussetzung für Schaffung eines derartigen Organs wurde dessen obligatorische Einführung durch die Berufsvereine und speziell durch den größten derselben, den „Verband der Geschäftsdiener, Packer

und Berufsgenossen Berlins" von fast allen Delegierten bezeichnet. Nachdem vom Vertreter dieses Verbandes eine entsprechende Erklärung abgegeben worden war, gelangte dieser Punkt durch Annahme nachstehender Resolution zum Abschluß:

Resolution II.

„Die Konferenz empfiehlt der Agitationskommission, eine Zeitung für alle im Handelsgewerbe beschäftigten Personen herauszugeben, die nach Möglichkeit von den Vereinen der Hausdiener und Handlungsgehilfen obligatorisch einzuführen ist.

Die Agitationskommission soll von der Gründung des Blattes Abstand nehmen, wenn der Berliner Verband der Geschäftsdiener die Zeitung nicht obligatorisch einführt.

In diesem Falle haben die Handlungsgehilfen das Recht, ihrerseits eine Zeitung für Handlungsgehilfen herauszugeben."

Zu erwähnen wäre sodann noch die Stellungnahme der Konferenz zu dem Verhalten des „Vereins Berliner Hausdiener" gegenüber den Einigungsbestrebungen, welche vom „Unterstützungsbund der Geschäftsdiener, Packer und Berufsgenossen Berlins" ausgegangen waren, dessen Auflösung sowie die des „Zentralvereins der Haus- und Geschäftsdiener Berlins" und deren Verschmelzung im „Verband der Geschäftsdiener Packer und Berufsgenossen Berlins" zur Folge hatten. Das ablehnende Verhalten des Vereins, gegenüber den auf Schaffung einer einheitlichen Organisation der Hausdiener und Packer Berlins gerichteten Bestrebungen, wurde von sämtlichen Delegierten aufs schärfste gemißbilligt und zeitigte die einstimmige Annahme nachstehender Resolution:

Resolution III.

„Die zur Konferenz versammelten Delegierten der im Handelsgewerbe Angestellten Deutschlands geben ihrer Mißbilligung Ausdruck über das Verhalten des „Vereins Berliner Hausdiener". Die Delegierten erwarten, daß angesichts des frischen, fröhlichen Zuges, welcher durch die Reihen der Handelsangestellten Deutschlands geht, der Verein seine Sonderstellung aufgeben und sich zu Gunsten des Verbandes auflösen wird. Sollte der Verein auf seiner Sonderstellung verharren, dann erwartet die Konferenz, daß alle klardenkenden Kollegen den Verein verlassen und dem Verband beitreten werden."

Die Wahl des, in Resolution I vorgesehenen Agitationskomitees erfolgte auf der Konferenz. Dasselbe setzte sich aus 2 Handlungsgehilfen und 2 Hausdienern zusammen. Eine nennenswerte Tätigkeit hat dieses Agitationskomitee nicht entfaltet, weil sich bald herausstellte, daß eine Koalition der Handlungsgehilfen als gelernten Arbeitern des Gewerbes mit den ungelernten, den Hausdienern, zum Zweck gemeinsamer Agitation, an den leider damals noch vorhandenen Standesvorurteilen der ersteren vollständig scheiterte. Es kam deshalb im Frühjahr 1893 zur Auflösung der Kommission. Dieselbe wurde den Kollegen durch folgende Notiz in der Nr. 2 des „Correspondenzblattes" vom 1. Mai 1893 bekannt gegeben:

„Gleichzeitig teilen wir den Vertrauensmännern mit, daß seit dem 1. April die Agitationskommission der Handelsangestellten geteilt ist und die Kaufleute und Hausdiener getrennt agitieren werden. Wir ersuchen darum die Kollegen, alle Zuschriften und Geldsendungen, welche zur Agitation unter den Hausdienern bestimmt sind, an den mitunterzeichneten Kollegen Kaßler zu richten. Kollegen! Die Trennung geschah aus rein praktischen Gründen; wir „marschieren getrennt", aber wir „schlagen vereint". Also: „immer vorwärts!"

Da die im Frühjahr 1893 einsetzende, besonders lebhafte Reichstagswahlbewegung alle Kräfte der Arbeiterbewegung absorbierte, konnte seitens der Agitationskommission eine besonders intensive Agitation nicht entfaltet werden. Erst nach der Wahl wurde diese begonnen und zwar mit folgendem, in Nr. 4 des „Correspondenzblattes" vom 1. Juli 1893 veröffentlichten Aufruf:

„Hausdiener, Packer und Berufsgenossen! Die Wahlschlacht ist vorüber, mit Stolz kann die organisierte und zielbewußte Arbeiterschaft auf ihre Erfolge bei der letzten Reichstagswahl, mit neuem Mut und Hoffnung beseelt, zurückblicken. Das ist nicht das Werk eines Tages, vielmehr fühlen wir, daß dies der Erfolg ist, der immer weiter um sich greifenden Organisationen der Arbeiterschaft, es ist das Werk jahrelanger Agitation.

Der errungene Sieg darf uns aber nicht in dem Glauben gefangen nehmen, als könnten wir nun eine zeitlang ausruhen auf unseren Lorbeeren. Das wäre verkehrt. Die Arbeiterschaft kennt kein Halt, unaufhaltsam drängt sie vorwärts, ohne Ruhe und Rast muß weiter gearbeitet werden an dem Werke der Befreiung des Proletariats aus den Klauen des Kapitalismus, bis die Arbeit frei, bis der Sieg voll und ganz unser ist.

Während wir seit zwei Monaten im politischen Kampfe unsere ganze Kraft zur Verfügung stellen mußten, um dem Moloch des Militarismus ein entschiedenes „Bis hierher und nicht weiter!" entgegenzurufen, um unsere heiligsten Volksrechte, „das allgemeine Wahlrecht", vor den reaktionslüsternen Ordnungsparteien zu schützen, war es selbstverständlich, daß die gewerkschaftliche Bewegung in den Hintergrund gedrängt wurde und gedrängt werden mußte.

Doch der Sturm ist vorüber.

Siegreich verlassen wir den Kampfplatz, doch nur um unsere Kräfte zu sammeln, hauptsächlich ist es aber unsere Pflicht, neue Streiter für die gerechte Sache der Arbeit zu gewinnen, um bei der nächsten Wahlschlacht mit verdoppelter Kraft auf dem Kampfplatz erscheinen zu können. Das sei unsere Parole, und der Sieg ist unser.

Die gewerkschaftliche Bewegung, die Agitation unter den Hausdienern, sie muß wieder aufgenommen werden auf der ganzen Linie. Die gewerkschaftliche Bewegung, sie ist die politische Vorschule, sie ist das Rückgrat der Partei.

Vorwärts denn, Kollegen, tretet ein in den Kampf, ruft Versammlungen ein, legt alle Hand ans Werk, um die unorganisierten Kollegen heranzuziehen, damit auch sie teilnehmen an unserem Kampf.

„Vereint sind wir alles, vereinzelt nichts". Vor allem setzt die Agitationskommission in die Lage, daß sie ihre Aufgabe, welche ihr am 11. September 1892 gesetzt worden ist, erfüllen kann. Die Agitationskommission gedenkt im August oder spätestens September eine größere Agitationstour zu unternehmen, um überall neue Streiter zu gewinnen. Dazu gehört aber Geld und immer wieder Geld.

Wir fordern deshalb die organisierten Kollegen allerorts auf, uns zu unterstützen und die Bons zu verbreiten, um mit uns abrechnen zu können; und nun vorwärts, Kollegen, durch Kampf zum Sieg!"

Dieser Aufruf wirkte. Von den Berufskollegen verschiedener Orte kamen Zuschriften in zustimmendem Sinne. Es gelang, durch entsprechende Korrespondenzen, sowie Sendung von Agitationsmaterial, den Boden für die Gründung von Berufsvereinen vorzubereiten und diese selbst in Versammlungen, zu denen die Kommission Redner entsandte, in die

Wege zu leiten. Um der ganzen Agitation jedoch die nötige breitere Basis zu verschaffen, wandte sich die Agitationskommission am 1. Oktober 1893 mit nachfolgendem Aufruf an die organisierte Arbeiterschaft Deutschlands:

An die organisierte Arbeiterschaft Deutschlands.

„Die moderne kapitalistische Produktionsweise verzichtet immer mehr und mehr auf qualifizierte Arbeitskräfte, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil diese dem profitgierigen Unternehmertum größtenteils zu kostspielig sind. Der mit Hilfe der Maschinen produzierende Kapitalist sucht und findet unter der großen Masse ungelernter Arbeiter billigere und willigere Arbeitskräfte.

Die Folge davon ist, daß sehr häufig der beste qualifizierte Arbeiter nur sein tägliches Brot finden kann, wenn er seinen gelernten Beruf an den Nagel hängt und selbst Hilfsarbeiter wird. Klar und deutlich läßt sich hier der gefährliche Feind der Gewerkschaftsorganisation gelernter Arbeiter erkennen; es ist der Indifferentismus der ungelernten Arbeitermassen. Klein und schwach sind die Organisationen der Hilfsarbeiter. Beispielsweise existieren in Berlin mehr als 32 000 Hilfsarbeiter, von denen nur etwas über 1000 dem Verbande der Geschäftsdiener Packer und Berufsgenossen, der hier einzigen, wirklich auf dem Boden der modernen Arbeiterbewegung stehenden Organisation dieser Branche, angehören. Wenn wir nun in Erwägung ziehen, daß die Haus- und Geschäftsdiener oder wie sie sonst alle heißen mögen, sich zum großen Teile aus gelernten Berufen rekrutieren und infolge der Saisonarbeit im Handelsgewerbe ihrer Existenz nie sicher sind, daher leicht gelegentlich einer Lohnbewegung in ihrem ehemaligen Berufe aus Not und Unverstand zu Streikbrechern werden, so wird jeder denkende Arbeiter die Gefahr begreifen, die sie für eine Gewerkschaftsbewegung gelernter Arbeiter bilden.

Diesen Uebelständen nach Möglichkeit vorzubeugen, gibt es nur ein Mittel, die Organisation und Aufklärung der Handelshilfsarbeiter durch obligatorische Unterstützung der qualifizierten, organisierten Arbeiterschaft. Besonders jene Berufe, welche die Kontrollmarke eingeführt haben, oder noch einführen wollen, dürften dadurch, daß sie zur Organisation der Hilfsarbeitermassen moralisch beitragen, ihre eigenen Interessen mit nachhaltiger Wirkung wahrnehmen. Aus den vorher angeführten, wahrlich nicht zu unterschätzenden Gründen, ersucht nun die unterzeichnete Agitationskommission der Handelshilfsarbeiter, die zielbewußte Arbeiterschaft Deutschlands, die Hilfsarbeiter auf ihre Organisation aufmerksam zu machen und derselben dadurch fortwährend neue Rekruten zuzuführen. Wir nennen zu diesem Behufe nachstehende, uns bis dato bekannte Organisationen:

Berlin: Verband der Geschäftsdiener, Packer und Berufsgenossen. Stellenvermittlungs-Bureau: Neue Grünstr. 10, 1 Tr. Aufnahmegebühr 50 Pf. Wochenbeitrag 15 Pf.

Breslau: Freie Vereinigung der Haus- und Komptoirdiener.

Dresden: Verein der Markthelfer, Kutscher und Berufsgenossen.

Halle a. S.: Verein der Geschäftsdiener, Packer und Berufsgenossen.

Hamburg: Verein der Hausknechte und Komptoirboten von 1890.

Kiel: Verein der Haus- und Geschäftsdiener.

Köln a. Rh.: Verein der Hausdiener und Packer.

Leipzig: Verein der Markthelfer aller Branchen.

In den übrigen größeren Handelsorten Deutschlands, wo noch keine derartigen Fachvereine bestehen, liegt es, wie oben nachgewiesen, im Interesse der organisierten Arbeiter aller Berufe, derartige Vereine ins Leben zu rufen und sind wir jederzeit gern bereit, das hierzu notwendige Material den betreffenden Genossen zur Verfügung zu stellen."

Auch dieser Appell an die Oeffentlichkeit verfehlte seine Wirkung nicht. Jedenfalls trug die Unterstützung der organisierten Arbeiterschaft wesentlich dazu bei, daß es in verschiedenen Orten zur Gründung von Berufsvereinen kam. Solche wurden im Jahre 1893 in Elbing und Halle a. S. ins Leben gerufen. In einigen anderen Orten wurde wohl eine Agitation entfaltet und die Gründung von Berufsvereinen eingeleitet, so in Braunschweig, Chemnitz, Hannover und Magdeburg. Die definitive Gründung dieser Vereine erfolgte aber erst im Jahre 1894. Die nunmehr in den verschiedensten Berufen einsetzende Schaffung von Zentralorganisationen, brachte es mit sich, daß auch in den Reihen unserer Berufskollegen diese Frage mehr oder minder lebhaft erörtert wurde. Besonders innerhalb der Berliner Organisation kam es damals schon zu recht lebhaften Auseinandersetzungen über die Form der Organisation, trotzdem die Befürworter der Zentralorganisation an Zahl äußerst gering waren. Kurz, diese Erörterungen führten dazu, daß seitens der Agitationskommission eine Umfrage bei allen Berufsvereinigungen vorgenommen wurde, zwecks Feststellung darüber, ob sie für oder gegen die Abhaltung einer weiteren Berufskonferenz im Frühjahr 1894 seien. Diese Umfrage ergab, daß, mit Ausnahme der Hamburger, sich alle Vereinigungen für Abhaltung einer solchen Konferenz erklärten. Daraufhin veröffentlichte die Agitationskommission in Nr. 2 des „Correspondenzblattes" vom 1. Februar 1894 folgenden Aufruf:

Aufruf

zu dem am 13. und 14. Mai (Pfingsten) d. J. im „Kühlen Brunnen" zu Halle a. S. stattfindenden

I. Berufskongreß

der im Handelsgewerbe beschäftigten Hilfsarbeiter Deutschlands als: Geschäfts-, Haus-, Komptoirdiener, Markthelfer, Packer, Ausläufer, Speicher-, Speditions- und Kellerarbeiter, Geschäftskutscher und verwandte Berufsgenossen.

„Kollegen! Elend genährt, hauptsächlich auf Kartoffel- und Fleischabfälle in Wurstform angewiesen, mit Fusel vergiftet, von dem er den Selbstbetrug eines lügnerischen Kraft- und Sattheitsgefühls, schlecht gekleidet, in eine besondere Tracht gehüllt, die ihn schon von weitem als den Proletarier bezeichnet, aus Mangel an Zeit und Geld zur körperlichen Unreinlichkeit verurteilt, steckt der Handelshilfsarbeiter in den finstersten, schmutzigsten Winkeln der Großstädte. Er hat nicht nur keinen Anteil an den besseren Nahrungsmitteln, welche die Erde hervorbringt, auch Licht und Luft, die doch in unbeschränkter Menge für alle Lebewesen da zu sein scheinen, sind ihm aufs kargste zugemessen oder ganz vorenthalten. Seine ungenügende Nahrung und sein übermäßiger Kräfteverbrauch erschöpfen ihn so, daß seine Kinder rhachitisch werden und er selbst einem frühen Tode anheimfällt, dem oft genug langes Siechtum vorangeht.

Der Handelshilfsarbeiter ist schlechter daran als der Sklave des Altertums, denn ganz so gedrückt, ganz so abhängig vom „Arbeitgeber", wie dieser, kann er für den Verlust seiner Freiheit nicht einmal auf die beständige Haustierversorgung mit Stall und Futter rechnen, und hat überdies vor seinem antiken Leidensgenossen das fressende, neuzeitliche Bewußtsein seiner Menschenwürde und seiner natürlichen Rechte voraus.

Die moderne Hygiene, die das Heim des Wohlhabenden so behaglich gestaltet, dringt in seine Schlupfwinkel nicht ein. Die Errungenschaften der Forschungen gelangen nicht bis zu seinem Verständnis; die Hervorbringungen der schönen Künste, der dichterischen Meisterwerke seiner Sprache bereiten ihm keinen Genuß, weil er nicht erzogen ist, sie zu begreifen, kurz und gut, durch die heutige Gesellschaftsform wird seine Sklaverei eher erschwert, als erleichtert. Für seine Tage der Arbeitslosigkeit und des Alters selbst zu sorgen, ist dem Handelshilfsarbeiter unmöglich. Wie sollte er, der nicht das Nötigste verdient, noch erübrigen? Für seine Arbeitskraft einen Preis zu fordern, der ihm mehr gewähren würde, als die Befriedigung seiner allerdringendsten Bedürfnisse, daran kann er nicht denken, denn die Zahl der Arbeitslosen ist zu groß, und es werden sich notwendig Wettbewerber finden, die sich für ihre Arbeit mit einem Lohn begnügen, der sie eben nur davor bewahrt, gleich Hungers zu sterben. Der Handelshilfsarbeiter bereichert durch die Billigkeit seiner Arbeitskraft seinen Chef, dafür wird ihm sein Brot zuerst geschmälert und zuletzt entzogen.

Kollegen! Sollen die angeführten traurigen Zustände in unserem Berufe verewigt werden? Oder soll sich, was bald nicht mehr gut möglich sein kann, unsere wirtschaftliche Lage noch weiter verschlechtern? Wir meinen, es kann absolut nicht mehr so weiter gehen. Wie sollen wir aber den Mißständen wirksam abhelfen?

Auf das Mitleid der Chefs könnten wir lange warten. Da heißt es, selbst Hand ans Werk legen. Auf dem oben bezeichneten Berufskongresse muß dieses geschehen. Die unterfertigte Agitationskommission erlaubt sich demgemäß zum Kongresse nachstehende Tagesordnung provisorisch vorzuschlagen:

1. Abrechnung der Agitationskommission und Bericht über die Tätigkeit derselben.
2. Situationsbericht der Delegierten.
3. Stellungnahme zu der von der Reichsregierung geplanten Sozialreform, betreffend die Arbeitsverhältnisse im Handelsgewerbe.
4. Beschlußfassung über die Form der Organisation und Agitation.
5. Unsere Fachpresse.
6. Stellungnahme zu dem in unserem Berufe grassierenden Stellenvermittlungsschwindel.
7. Diverse Anträge.

Wir fordern nun die Kollegen allerorts auf, zu dieser vorläufigen Tagesordnung Stellung zu nehmen resp. weitere Vorschläge zu machen. Ferner sind baldigst an allen Orten Delegierte zum Kongreß in öffentlichen Berufsversammlungen zu wählen. Einzelne Kollegen an Orten, wo noch keine Fachorganisation vorhanden ist, wollen sich sofort mit der unterzeichneten Agitationskommission in Verbindung setzen.

Berufsgenossen! Der Kongreß soll in erster Linie eine gediegene Organisation schaffen, die stark genug ist, der übermäßigen Ausbeutung unserer Arbeitskraft wenigstens einigermaßen die Spitze zu bieten. Aber nur, wenn jeder einzelne Kollege voll und ganz

seine Pflicht tut, kann der Erfolg unseren Erwartungen entsprechen, und nur dann wird sich unsere triste Lage bessern.

Also auf, Kollegen, zur Agitation, durch zahlreiche Beschickung des Kongresses und Schaffung einer gediegenen zielbewußten Organisation, vorwärts ans Ziel."

Noch vor Stattfinden dieses Kongresses hatte sich in den Berliner Organisationsverhältnissen eine bedeutungsvolle Aenderung vollzogen. Während bisher die Organisationstätigkeit sich ausschließlich darauf beschränkte, die Hilfsarbeiter im Handelsgewerbe für die Organisation zu gewinnen, änderte sich die Situation diesbezüglich zu Beginn des Jahres 1894 wesentlich. Der am 1. April 1894 erfolgte Anschluß des seit dem Jahre 1890 bestehenden „Vereins der Rollkutscher Berlins" und der diesem folgende Anschluß des „Vereins der Möbeltransportarbeiter", der ebenfalls 1890 gegründet wurde, erweiterte das Tätigkeitsgebiet der Organisation ungemein. Aber nicht nur das. Es zog auch mit diesem Uebergreifen ein anderer Geist in die Organisation ein. Die engherzigen, einem gewissen Berufsdünkel, oder besser gesagt Kastengeist entspringenden Anschauungen wurden verdrängt und mußten einer freieren weitherzigeren Auffassung weichen. Die Vereinsmeierei mit ihrem Gefolge, der kleinlichen, nur auf ganz eng begrenzte Verhältnisse zugeschnittenen Behandlung aller, auch der wichtigsten Fragen wurde ausgeschaltet durch die Diskussion der wichtigen, ja brennenden Fragen, welche nun, nach der Erweiterung des Rekrutierungsgebiets der Organisation ihre Versammlungen ausfüllte. Genug, dieser Anschluß der vorstehend aufgeführten Vereine, war von ausschlaggebender Bedeutung für die Richtung, in der sich die fernere Organisationsentwicklung vollziehen mußte. Er war ein Schritt auf dem Wege zur Zentralorganisation, dessen ganze Bedeutung wohl kaum allen, damals den Anschluß propagierenden und befürwortenden Kollegen völlig klar geworden ist.

Unter dem Eindruck dieser völlig veränderten Situation, fand in der Zeit vom 13. bis 15. Mai (Pfingsten) 1894 der erste Berufskongreß in Halle a. d. S. statt. Auf diesem Kongreß waren 14 Orte durch 32 Delegierte vertreten. Davon entfielen auf: Berlin 9, Leipzig 4, Hamburg 3, Magdeburg 4, Dresden 2, Halle 2, Breslau, Chemnitz, Elbing, Fürth, Görlitz, Hannover, Kiel und München je ein Delegierter. Außerdem war je ein Vertreter der Agitationskommission und der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands anwesend.

Nach dem von der Agitationskommission zum ersten Punkt der Tagesordnung erstatteten Kassenbericht betrugen die Einnahmen derselben 1002,58 Mk. Diese setzten sich zusammen aus: Extrabeiträgen von Vereinen, Ueberschüssen von Vergnügen und Tellersammlungen 468,72 Mk., Verkauf von Agitationsmarken à 10 und 25 Pfg. 433,50 Mk. und Beiträgen zur Deckung der Kongreßunkosten 100,36 Mk. Die Ausgaben betrugen insgesamt 759,82 Mk., wovon 311,83 Mk. auf Agitation entfielen. Der Kassenbestand der Agitationskommission betrug demnach 242,76 Mk.

Im Tätigkeitsbericht erläuterte der Berichterstatter der Kommission zunächst die Gründe für die vollzogene Trennung von den Handlungsgehilfen. Er wies darauf hin, daß die Hoffnungen, welche auf der Berliner Konferenz an eine gemeinsame Agitation mit den Handlungsgehilfen geknüpft worden sind, sich nicht erfüllt haben, weil der von der Burgeoisie den Handlungsgehilfen eingeimpfte Kastengeist und Standesdünkel noch zu groß sei. Ersterer habe sogar auch die Hausdiener vielerorts erfaßt, so daß auch diese vielfach, von einem Zusammengehen mit den Handlungsgehilfen nichts wissen wollten. Infolge dieser eigenartigen Verhältnisse seien ein Teil bereits angeknüpfter

Verbindungen verloren gegangen, welche später, nach der Trennung der Agitationskommission von der der Handlungsgehilfen erst mit großer Mühe wiederhergestellt werden konnten. So mit Dresden, Halle, Leipzig u. a. m. Die Kommission hat eine rege agitatorische Tätigkeit entfaltet. So wurden drei Flugblätter in einer Auflage von 15 000 Exemplaren in verschiedenen Städten Deutschlands verbreitet und vier Agitationstouren veranstaltet, welch letztere sich der Reihe nach auf folgende Orte erstreckten: Dresden, Halle und Leipzig, Braunschweig, Breslau, Chemnitz, Dresden, Leipzig und Magdeburg, Bremen, Hamburg und Hannover, Kottbus und Görlitz. Der Erfolg dieser Agitationstouren sowohl als der gesamten agitatorischen Tätigkeit der Kommission sei, so bemerkte der Berichterstatter, in Rücksicht auf die geringen zur Verfügung stehenden Mittel ein durchaus befriedigender, was am besten durch die Neugründung von Berufsvereinen in Elbing, Geestemünde, Halle, Hannover, Heidelberg, Kiel, Magdeburg und München bewiesen werde.

Nach eingehender Diskussion der von der Agitationskommission erstatteten Berichte, fand folgende Resolution einstimmige Annahme:

> „Die Delegierten erklären ihr Einverständnis mit dem Bericht der Agitationskommission. Die Delegierten billigen im besonderen die Trennung der Agitation von der der Handlungsgehilfen, da erst mit diesem Augenblick eine intensive Agitation entfaltet werden konnte.
>
> Der Dünkel auf der einen, der Kastengeist auf der anderen Seite veranlaßt den Kongreß, zu beschließen, unabhängig von der Art und Form der Organisation zunächst auch in der Folge die Branchenagitation zu fördern."

Aus der weiteren Tagesordnung des Kongresses ist als wichtig und an dieser Stelle zunächst interessierend hervorzuheben der Punkt 4: „Beschlußfassung über die Form der Organisation und Agitation." Die Behandlung desselben zeigte, daß sich doch bereits einige Kollegen zur Erkenntnis von der Notwendigkeit der Schaffung einer Zentralorganisation durchgerungen hatten. Leider nahmen die diesbezüglichen Verhandlungen einen, namentlich für die in der Minderheit befindlichen Vertreter der zentralen Richtung unglücklichen Verlauf insofern, als zu Beginn derselben der Antrag eines der Magdeburger Delegierten mit knapper Majorität angenommen wurde dahingehend, vor Eintritt in die Diskussion versuchsweise über die Organisationsfrage abzustimmen, dann zu verhandeln und nachdem die endgültige Abstimmung vorzunehmen. Der betreffende Delegierte führte zur Begründung seines Antrages an: er wolle damit beweisen, daß die Debatte an der Meinung der Delegierten nichts mehr ändern könne, vielmehr die zweite Abstimmung das gleiche Resultat ergeben werde, wie die erste. Man solle deshalb auch bei späteren Kongressen in solchen Fragen die Zeit für die langen Debatten sparen und einfach abstimmen lassen. Diese, für einen Vertreter der Lokalorganisation charakteristische Auffassung bezüglich Behandlung der Frage der Organisationsform, fand tatsächlich die Zustimmung der Mehrheit der Delegierten, und die hierauf vorgenommene namentliche Abstimmung ergab 24 Stimmen für Lokal- und 5 Stimmen für Zentralorganisation.

Hierauf erhielt der, den Reihen der Hamburger Delegierten entnommene Referent das Wort zur Begründung der Notwendigkeit der Zentralorganisation. Unter dem Eindrucke der vorhergehenden Abstimmung stehend, erläuterte er die Vorteile eines festeren Zusammenschlusses für die Handelshilfsarbeiter. Durch eine festgegliederte Zentralorganisation könne ein viel größerer Druck auf die gesetzgebenden Körperschaften ausgeübt werden. Den Berufskollegen in den kleineren Provinzialstädten sei es dann viel leichter, sich der Bewegung anzu-

schließen. Der Organisations- und Agitationsapparat werde durch die Zentralisation ein einfacherer und wirke viel intensiver. Die Zentralorganisation garantiere jedem einzelnen Mitgliede einen weit größeren Schutz und Rückhalt als die Lokalorganisation usw. Diese Ausführungen des Referenten wurden vom Vertreter der Generalkommission, sowie einigen Delegierten unterstützt und durch weitere Hinweise auf die Vorteile der Zentralorganisation ergänzt. Dahingegen vertrat die Mehrheit der Delegierten den Standpunkt, daß die Einführung der zentralen Organisationsform eine Gefährdung der Berufsorganisation bedeuten würde. Da sich die Kollegen in der Zentralorganisation nicht mit politischen Fragen befassen dürften, diese aber in unserer Bewegung gar nicht zu vermeiden seien, könnten sich daraus sehr leicht Konflikte mit den behördlichen Organen ergeben, wodurch dann unter Umständen die ganze Organisation gefährdet wäre. Im Prinzip hielten alle die zentrale Organisationsform für die beste, meinten jedoch, unsere Bewegung sei zurzeit noch nicht reif für dieselbe. Nachdem der Referent in seinem Schlußwort die gegen die Zentralorganisation vorgebrachten Gründe widerlegte und speziell betont hatte, daß auch nach Einführung der Zentralorganisation alle politischen Fragen sehr gut in den durch Vertrauensmänner einzuberufenden öffentlichen Versammlungen behandelt werden könnten, erfolgte die definitive Abstimmung. Diese wurde ebenfalls namentlich vorgenommen und ergab 22 Stimmen für Beibehaltung der Lokalorganisation und 5 Stimmen für Einführung der Zentralorganisation. Für letztere stimmten die drei Hamburger und zwei Berliner Kollegen. Die Mehrheit des Kongresses legte sodann ihre Ansicht über die fernere Gestaltung der Organisation und die Tätigkeit derselben in nachstehenden Resolutionen nieder:

Resolution I:

„In Erwägung, daß es Pflicht aller zielbewußten Arbeiter sein muß, ihre Kollegen zum Klassenbewußtsein zu erziehen, in fernerer Erwägung, daß es den im Handelsgewerbe beschäftigten Personen infolge ihrer mißlichen Arbeitsverhältnisse und Arbeitszeit fast unmöglich gemacht wird, sich die zum Klassenkampf nötige politische und ökonomische Aufklärung durch Eintritt in politische oder sonstige Bildungsvereine zu verschaffen, so daß ihnen die Gewerkschaft nach jeder Richtung hin Ersatz bieten muß, in Erwägung endlich, daß die Forderungen der Handelshilfsarbeiter fast ausnahmslos nur auf politischen Wegen, d. h durch Gesetze zu erreichen sind, müssen die Vereine der Handelshilfsarbeiter in die Lage versetzt sein, in ihren Versammlungen nicht einseitig gewerkschaftlich, sondern nach beiden Richtungen hin tätig sein zu können. Außerdem ist zu erwägen, daß die Verhältnisse in den einzelnen Städten so verschieden, daß die Mitgliederbeiträge so differieren, auf daß es nicht ratsam erscheint, durch tiefgehende Umformung in die erst in den Anfangsstadien stehende Entwicklung störend einzugreifen.

Durch alle diese Erwägungen geleitet, beschließt der Kongreß:

ad 1. Vorläufig die lose Zentralisation durch Vertrauensmännersystem beizubehalten.

ad 2. Um eine statutarische Zentralisation in die Wege zu leiten, sind die Kollegen aller Orte verpflichtet, für eine einheitliche Organisation aller Hilfsarbeiter im Handelsgewerbe als: Hausdiener, Geschäftsdiener, Boten, Kutscher, Speditionsarbeiter, Getreideträger, Packer, Ausgeher, Haushälter, Markthelfer, Kellerarbeiter und die, den örtlichen Verhältnissen entsprechenden verwandten Berufsgenossen einzutreten.

ad 3. Durch die Vertrauensmänner für möglichst einheitliche statutarische Bestimmungen, Höhe der Beiträge und Unterstützungen Sorge zu tragen.

ad 4. Der Kongreß beschließt:

Die Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands anzuerkennen, fordert von derselben die weitgehendste Unterstützung bei der Organisation der Handelshilfsarbeiter und verlangt andererseits von den organisierten Kollegen moralische und materielle Unterstützung der Generalkommission.

ad 5. Ferner beschließt der Kongreß:

Um die ad 2 und 3 gefaßten Beschlüsse verwirklichen zu können, und in Erwägung, daß auch die in § 152 der Reichsgewerbeordnung getroffenen Bestimmungen (Koalitionsfreiheit) durch die verschiedenen Landesgesetze, (Vereins- und Versammlungsrecht) betreffend, den Arbeitern illusorisch gemacht werden, von den gesetzlichen Faktoren die Aufhebung aller Vereins- und Versammlungsgesetze zu fordern".

Resolution II.

„Die Kommission schlägt dem Kongreß vor, eine Agitationskommission von 3 Kollegen, welche ihren Wohnsitz an einem Orte haben, zu wählen. Um eine planmäßige, nutzbringende Agitation unter den im Handelsgewerbe beschäftigten Hilfsarbeitern herbeizuführen, ist diese Agitationskommission verpflichtet:

1. Deutschland in verschiedene Agitationsbezirke einzuteilen.

2. Die Agitation in den verschiedenen Bezirken den von ihr in jedem Bezirk zu ernennenden Bezirksleiter zu übertragen.

3. Mindestens nach Ablauf von je 3 Monaten in dem zu bestimmenden Organ über ihre Tätigkeit Bericht zu erstatten, desgleichen über den Stand der Bewegung unter den Berufskollegen.

4. Dafür Sorge zu tragen, daß in allen Orten Deutschlands, in denen sich Berufskollegen befinden, Vertrauensleute erwählt werden.

5. Nach Ablauf von 2 Jahren wieder einen Kongreß einzuberufen, wenn nicht besondere Umstände eintreten, die die frühere Einberufung eines solchen unbedingt erforderlich machen. Ort und Zeit desselben bleibt der Agitationskommission überlassen.

Der Kongreß erwartet vom sämtlichen organisierten Berufskollegen Deutschlands, daß dieselben einen Betrag von 5 Pf. pro Quartal festsetzen, welcher zur Agitation zu verwenden ist. Ferner verpflichtet der Kongreß die zu wählenden Vertrauensmänner, die Agitationskommission nach Kräften zu unterstützen."

Bezüglich des Punktes 5 der Tagesordnung: „Unsere Fachpresse" halten wir es für zweckdienlich, zunächst einige erläuternde Bemerkungen vorauszuschicken. In Erfüllung eines Beschlusses der ersten Berufskonferenz vom 11. September 1892 war nach derselben, als Ersatz der inzwischen eingegangenen Zeitung „Die Einigkeit", ein neues Fachblatt für alle im Handelsgewerbe beschäftigten — gelernten und ungelernten — Arbeiter unter dem Namen „Der Handelsangestellte" geschaffen worden. Voraussetzung für Schaffung dieses Organs war dessen obligatorische Einführung durch die Vereine der Handlungsgehilfen und Handelshilfsarbeiter. Zu dieser kam es jedoch weder im „Verband der Geschäftsdiener, Packer und Berufsgenossen Berlins", noch in einem der übrigen in Deutschland bestehenden Handelshilfsarbeitervereine, so daß „Der Handelsangestellte" eigentlich von vornherein als Fachblatt für die Interessen der Handlungsgehilfen- und -Gehilfinnen in Frage kam, und von den Vereinen derselben auch

obligatorisch eingeführt worden war. Wohl hatte die damalige gemeinsame Agitationskommission dieses Blatt als Publikationsorgan für ihre Bekanntmachungen benutzt, aber auch dieses hörte mit der Trennung der gemeinsamen Kommission in je eine besondere für Handlungsgehülfen und Hausdiener auf.

Inzwischen machte sich in den Reihen der Mitglieder des aufstrebenden „Verbandes der Geschäftsdiener, Packer und Berufsgenossen Berlins" das Verlangen nach einem Agitations- und Verständigungsmittel immer mehr bemerkbar. Dasselbe fand seinen Ausdruck in folgendem, von der Mitgliederversammlung am 7. März 1893 angenommenen Antrage:

„In Erwägung, daß die Agitation durch Flugblätter, Säulenanschläge und Annoncen dem Verbande eine enorme Summe Geld kostet, ohne ihren Zweck, den regelmäßigen Verkehr des Vorstandes mit den Mitgliedern, für beide Teile befriedigend zu erreichen, beschließt die heutige Versammlung, den Vorstand zu ermächtigen, ein Korrespondenzblatt zur Erörterung der wichtigsten Fragen auf Kosten des Verbandes (für alle Mitglieder unentgeltlich) am Ersten jeden Monats herauszugeben. Dieser Beschluß ist jedoch nur bis zur nächsten Generalversammlung maßgebend, und entscheidet diese erst endgültig."

Mit der Verwirklichung dieses Beschlusses, welche bereits am 1. April 1893 durch Herausgabe der ersten Nummer des „Correspondenzblattes des Verbandes der Geschäftsdiener, Packer und Berufsgenossen" erfolgte, gelangte endlich auch die Organfrage für unseren Beruf in das richtige Fahrwasser, indem zunächst die gesunde finanzielle Fundierung geschaffen worden war. Diesem ersten Schritt folgte alsbald der zweite, indem das „Correspondenzblatt" den übrigen Berufsvereinen für Bekanntgabe ihrer Versammlungen und sonstiger wichtiger Mitteilungen an die Mitglieder zur Verfügung gestellt wurde und die Schriftleitung sich außerdem bereit erklärte, Versammlungsberichte dieser Vereine aufzunehmen. Die weitere Folge dieses Entgegenkommens war, daß das Blatt von den meisten Vereinen, wenn auch zunächst nicht obligatorisch eingeführt, so doch in einer größeren Anzahl von Exemplaren abonniert wurde. Einem Antrage der Dresdener Kollegen entsprechend, erschien auch bereits die Nr. 4 des „Correspondenzblattes" mit der Bezeichnung: „Publikationsorgan der Vereine der Markthelfer, Packer, Hausdiener und verw. Berufe Deutschlands."

Bis zum Hallenser Kongreß war die Auflage des Correspondenzblattes auf 3700 Exemplare gestiegen. Um jedoch dem Blatt diejenige Verbreitung dauernd zu sichern, die ihm als wichtigstem Agitations- und Verständigungsmittel unzweifelhaft gebührte, mußte der Versuch gemacht werden, dasselbe in allen Berufsorganisationen obligatorisch einzuführen. Diesem Zwecke sollte auch die Behandlung des Punktes 5, „Unsere Fachpresse", auf dem Kongreß vor allen Dingen dienen. Aus den diesbezüglichen Verhandlungen ist als beachtenswert hervorzuheben, daß die Tendenz des Blattes allseitige Billigung fand und dessen obligatorische Einführung durch die Berufsvereine aufs wärmste befürwortet wurde. Von einigen Delegierten wurde außerdem der Wunsch geäußert, das Blatt nicht, wie bis dahin, monatlich, sondern in Zukunft vierzehntägig oder ev. monatlich zweimal erscheinen zu lassen. Bei der Abstimmung, welche nach Orten vorgenommen wurde, votierten 12 für und einer gegen obligatorische Einführung; das vierzehntägige Erscheinen wurde mit 10 gegen 3 Orte abgelehnt. Mit Erledigung dieses Punktes erlangten die in diesem Zusammenhange interessierenden wichtigen Fragen ihren Abschluß. Alle weiteren wichtigen Verhandlungspunkte, wie: Sozialreform im Handelsgewerbe, Stellenvermittlungsschwindel 2c. finden an anderer Stelle dieser Schrift entsprechende Beachtung und Würdigung.

Nachdem nunmehr, durch die Beschlüsse des Kongresses die Richtung gezeichnet war, nach welcher sich die Organisationstätigkeit zu entfalten hatte, erachteten es selbstverständlich alle Kollegen, welchen es ernst um die gedeihliche Entwicklung der Organisation war, gleichviel, ob der lokalistischen oder zentralistischen Richtung angehörend, für ihre Pflicht, tapfer mitzuarbeiten am Ausbau der Organisation. Der Erfolg dieser Tätigkeit blieb auch nicht aus. Im Laufe der dem Kongreß folgenden Zeit wurden nicht nur die Mitgliederzahlen der bestehenden Vereine erhöht, sondern es fanden auch Neugründungen statt. Von diesen entfielen auf das Jahr 1894: Fürth, München, Nürnberg, Stuttgart, denen im Jahre 1895 die Gründung von Berufsvereinen in Altenburg S.-A., Bamberg, Dortmund, Frankfurt a. M., Freiburg i. B., Gera, Glogau, Görlitz, Halberstadt, Haynau, Karlsruhe, Nordhausen, Oldenburg, Würzburg und Zwickau folgte. Von diesen Vereinen gingen allerdings nach kurzer Zeit ihres Bestehens eine Anzahl wieder ein, aber immerhin war doch der Same der Organisation auch in diesen Orten ausgestreut und manches Körnlein desselben hat sich erhalten und ist später zur Entwicklung gelangt.

Diese Entwicklung der Organisation fand ihren zahlenmäßigen Ausdruck auf dem vom 24. bis 26. Mai (Pfingsten) 1896 in Halberstadt abgehaltenen zweiten Berufskongreß. Die Bekanntgabe des Kongresses, sowie der provisorischen Tagesordnung erfolgte durch Veröffentlichung nachstehenden Aufrufs der Agitationskommission in Nr. 11 des „Handelshilfsarbeiter" vom 1. Dezember 1895.

„Kollegen! Unser erster Berufskongreß, welcher im vorigen Jahre (Pfingsten) stattfand, hat beschlossen, daß die Agitationskommission spätestens in zwei Jahren einen weiteren Kongreß berufen soll. Inzwischen hat sich unsere Bewegung gewaltig entwickelt und in allen größeren deutschen Städten sind Organisationen geschaffen worden. Dennoch haben wir keine Ursache, mit diesem Resultat zufrieden zu sein, es gibt viele Städte, wo noch gar keine Organisation unseres Berufes existiert und andere, wo die Organisation nur ein Scheindasein führt. Letzterer Mißstand liegt wohl häufig an den Kollegen der betreffenden Orte selbst, die entweder nicht die genügende Agitation entfalten, oder nach einer minder bewährten Methode resp. Taktik organisieren wollen. Schon deshalb ist also notwendig, durch eine gemeinsame Aussprache diesbezüglich Remedur zu schaffen. Andererseits ist es notwendig, daß wir uns darüber klar werden, in welcher Art und Weise eine Verbesserung unserer Lage, Verkürzung der Arbeitszeit 2c. herbeizuführen am ehesten möglich ist. Der Ausbau unserer Organisation und Fachpresse ist es weiter, was uns auf dem Kongreß beschäftigen soll. Die nachstehende provisorische Tagesordnung, welche wir den Kollegen unterbreiten, soll nur eine Anregung zur Entwicklung der Diskussion über die Aufgaben des Kongresses sein. Wir hoffen, daß die Kollegen allerorts mit weiteren praktischen Anregungen hervortreten und Erörterungen zum Nutzen des Ganzen in ihren öffentlichen Versammlungen pflegen werden. Wir machen die Kollegen dabei nochmals ausdrücklichst aufmerksam, daß, um jede Verwicklung mit den verschiedenen Vereinsgesetzen zu vermeiden, daß Erörterungen über Kongreßfragen nur in öffentlichen, nicht etwa in Vereinsversammlungen stattfinden dürfen. Die Reaktion ist bereits an der Arbeit, zwei unserer Vertrauensleute in Nordhausen und Mühlhausen i. Th. sind gemaßregelt, weil sie sich unterfangen hatten, Organisationen unseres Berufes zu gründen; das Unternehmertum hat Angst auch vor den kleinsten, zielbewußten Organisationen. Es gilt aber, auch die indifferenten Massen aufzurütteln und die Aufklärung in die finsterſten Winkel

zu tragen. Der Kongreß hat also große Aufgaben, und damit er sie erfülle, ersuchen wir alle Kollegen, eifrig mitarbeiten zu wollen. Die unterzeichnete Kommission erlaubt sich den Kollegen folgende Tagesordnung zum Kongreß provisorisch vorzuschlagen:

1. Bericht der Agitationskommission.
   a) Kassenbericht,
   b) Rechenschaftsbericht.
2. Der gegenwärtige Stand der Sozialreform im Handels- und Transportgewerbe.
3. Die Gesindeordnungen und ihr Einfluß auf unseren Beruf.
4. Wie gestalten wir in Zukunft unsere Organisation und Agitation?
5. Unsere Taktik.
6. Fachpresse.
7. Allgemeines und Anträge."

Auf dem Kongreß waren 31 Orte durch 36 Delegierte vertreten, gegen 30 Delegierte aus 14 Orten im Jahre 1894 auf dem Hallenser Kongreß. Anwesend waren ferner die drei Mitglieder der Agitationskommission, ein Vertreter der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands und zwei Vertreter der organisierten Handlungsgehilfen. Nach dem von der Agitationskommission zum ersten Punkt der Tagesordnung erstatteten Kassenbericht, betrugen die Einnahmen, einschließlich des Kassenbestandes vom Hallenser Kongreß 3854,89 Mk., denen Ausgaben in Höhe von 3000,59 Mk. gegenüberstanden, so daß ein Kassenbestand von 854,30 Mk. verblieb.

Aus dem Tätigkeitsbericht der Agitationskommission ist als wichtig zu entnehmen, daß dieselbe bald nach ihrem Zusammentritt, zwecks Schaffung einer geeigneteren Grundlage für die Organisationstätigkeit, die Bezirkseinteilung vornahm. Zunächst wurden vier Agitationsbezirke gebildet und zwar:

Bezirk 1: Magdeburg mit Burg, Braunschweig, Hildesheim, Hannover, Halberstadt, Goslar, Mühlhausen i. Th., Dessau, Lehrte, Bernburg, Göttingen.

Bezirk 2: Leipzig mit Halle a. S., Merseburg, Dresden, Chemnitz, Zittau, Bautzen, Wittenberg, Bitterfeld, Weimar, Erfurt, Eisenach, Gotha, Koburg, Aue, Altenburg i. S., Zeitz, Apolda, Reichenbach i. V., Plauen i. V., Zwickau, Gera, Jena, Meißen, Riesa, Freiburg i. S., Oschatz, Wurzen.

Bezirk 3: Hamburg mit Kiel, Harburg, Schleswig, Flensburg, Lübeck, Rostock, Bremen, Oldenburg, Geestemünde, Bremerhafen, Uelzen.

Bezirk 4: Breslau. Provinz Schlesien.

Im Oktober 1895 erfolgte dann die Bildung zweier weiterer Bezirke und zwar:

Bezirk 5: Stuttgart für Württemberg.

Bezirk 6: Frankfurt a. M. für Baden, Hessen und Umgebung Frankfurts.

Die Bildung eines Agitationsbezirks für Bayern wurde von den Münchener Kollegen abgelehnt.

Leider brachte diese Einrichtung nicht den gewünschten Erfolg. Der Grund dafür lag hauptsächlich darin, daß in den betreffenden Bezirksvororten entweder nicht genügend agitatorisch befähigte Kräfte vorhanden, oder die etwa vorhandenen wirtschaftlich zu abhängig waren, um die Agitation im Bezirk systematisch betreiben zu können. Weit besser bewährten sich die von der Agitationskommission veranstal-

teten Agitationstouren, deren insgesamt vier unternommen wurden. Zwecks Agitation für diese Touren, welche sich auf 68 Orte erstreckten, gelangten 50 000 Flugblätter zur Verbreitung. In denselben wurden auch allerorts die Kutscher, Möbeltransport- und Speditionsarbeiter zum Besuch der Versammlungen eingeladen, was zur Folge hatte, daß sich eine größere Anzahl Angehöriger dieser Berufsgruppen der Organisation anschloß. Als Ergebnis der Gesamttätigkeit konstatiert der Bericht eine erfreuliche Steigerung der Zahl der Berufsvereine und zwar von 12 auf 37, sowie der Zahl der denselben angehörenden Mitglieder. Letztere betrug am Schlusse des Jahres 1895 insgesamt 4626, gegen 1417 und 3549 am Schlusse der Jahre 1893 und 1894. Die Gesamteinnahmen dieser Vereine im Jahre 1895 betrugen 34 972,83 Mk. und die Gesamtausgaben 24 688,47 Mk. Von letzteren entfielen auf: Arbeitslosenunterstützung 836,00 Mk., Krankenunterstützung 2488,50 Mk., Beerdigungsbeihilfe 1022,00 Mk., Extraunterstützung 785,02 Mk., Rechtsschutz 112,61 Mk. und Streikunterstützung 338,00 Mk. Der Kassenbestand aller Vereine am Schluß des Jahres 1895 betrug 15 211,93 Mk.

Den wichtigsten Teil der Verhandlungen bildeten auch auf diesem Kongreß, die über Punkt 4 der Tagesordnung: „Wie gestalten wir in Zukunft unsere Organisation und Agitation?“ Hierzu waren von den einzelnen Vereinen folgende Anträge und Resolutionen eingebracht:

Resolution I.

„In voller Würdigung der Beschlüsse des vorigen Kongresses und unter Berücksichtigung der Verhältnisse, mit welchen unsere organisatorische Tätigkeit von vornherein rechnen muß, beschließt die heutige Versammlung, auch fernerhin die bisherige Form der Organisation (lose Zentralisation, Vertrauensmänner-System) hochzuhalten, und ersucht den Kongreß, in diesem Sinne zu beschließen.“

Resolution II.

„Die Versammlung beauftragt die Delegierten, zu Punkt 4 der Tagesordnung nur für die gegenwärtige Organisationsform einzutreten und zu stimmen.“

Freiburg i. Br. „Die gegenwärtige Organisationsform beizubehalten.“

Haynau i. Schl. „Die am Sonnabend, den 14. März, in Haynau im Gasthof zum „Blauen Hirsch“ tagende öffentliche Versammlung aller im Handels- und Transportgewerbe beschäftigten Hilfsarbeiter kann nur in einem Zentralverband die Möglichkeit einer allgemeinen, alle Orte umfassenden Organisation erblicken, da die Eigentümlichkeiten unseres Berufes, sowie die wirtschaftlichen Verhältnisse der Berufskollegen zu bedeutende Anforderungen an einen Verband stellen, denen auf keinen Fall Lokalorganisationen kleinerer Städte Stand halten können. Die Versammlung richtet daher an den Kongreß das Ersuchen, vorstehenden Antrag zu berücksichtigen und nicht durch seine Ablehnung Hunderten von Berufskollegen die Möglichkeit einer Organisation und deren Vorteile zu rauben.“

Karlsruhe. „Der Kongreß der Handelshilfsarbeiter in Halberstadt wolle beschließen:

„Gründung einer Zentralorganisation, der sämtliche Vereine der Handelshilfsarbeiter und verwandte Berufe Deutschlands beitreten können.“

Begründung: In Anbetracht, daß die Agitationskommission, wie sie zur Zeit besteht, infolge zu schwacher pekuniärer Unterstützung nicht dasjenige leisten kann, was sie soll; in Anbetracht,

daß die einzelnen Verwaltungskosten in den verschiedenen Vereinen im Verhältnis zu dem Erfolge zu hohe sind, ist es notwendig, zur Zentralisation überzugehen."

Kiel. „Die Kieler Kollegen halten die jetzt bestehende Form der Organisation — nämlich lose Zentralisation durch Vertrauensmänner-System — als für unsere Branche am vorteilhaftesten und ersuchen deshalb den Kongreß, diese Form der Organisation beizubehalten."

Königsberg i. Pr. „Die Königsberger Kollegen halten die jetzt bestehende Form — lose Zentralisation durch Vertrauensmänner-System — für die für unsere Branche geeignetste und zweckdienlichste Form der Organisation und ersuchen den Kongreß, dieselbe aufrecht zu erhalten."

München. „In Anbetracht der Notwendigkeit eines immer engeren Zusammenschlusses und gegenseitiger moralischer und materieller Hilfeleistung aller Arbeiter ist die Zentralorganisation als die leistungsfähigste und daher die erstrebenswerteste Form der Organisation anzusehen. Da aber diese Form der Organisation nach Lage der Verhältnisse in unserem Berufe in Deutschland noch nicht allgemein mit Erfolg durchgeführt werden kann, da die hierzu notwendigen Vorbedingungen noch nicht erfüllt sind, ist die Lokalorganisation als die erfolgreichere für manche Orte, beizubehalten und nach Möglichkeit auszubauen."

Stuttgart. „Gründung eines Verbandes der Berufs-Vereine für ganz Deutschland; das hierzu von uns ausgearbeitete Statut ist von der Agitations-Kommission dem Kongreß vorzulegen."

In Rücksicht auf die, durch die Anträge Karlsruhe und Stuttgart geforderte Einführung eines Zentralverbandes der Berufsvereine — also einer von der bisher propagierten abweichenden Form der Zentralorganisation — bestimmte der Kongreß außer den bereits vorgesehenen beiden Referenten den Stuttgarter Delegierten als dritten Referenten.

Das Referat für Einführung der Zentralorganisation hatte wieder, wie auf dem Hallenser Kongreß, ein Hamburger Delegierter übernommen. Derselbe führte in seinem Referat alle Gründe an, welche die Einführung der statutarischen Zentralisation für unseren Beruf als notwendig und zweckentsprechend erscheinen ließen. Redner wies außerdem auf die Erfolge hin, welche seit Einführung der Zentralorganisation in anderen Berufen für die in Frage kommenden Arbeiterkategorien erzielt worden seien und führte damit zugleich den Delegierten beweiskräftig vor Augen, wie notwendig die Zusammenfassung aller vorhandenen Kräfte der Arbeiter im Kampf gegen die Ausbeutungsbestrebungen der Unternehmer sei, zumal letztere sich auch bereits zentrale Organisationen geschaffen haben usw. Das Referat für Beibehaltung der Lokalorganisation hatte ein Berliner Delegierter übernommen. Derselbe erklärte zunächst, daß die Frage der Organisationsform seiner Ansicht nach keine Prinzipienfrage sei. Auch er halte selbstverständlich die Zentralisation für die Organisation der Zukunft. Der Zeitpunkt zur Einführung derselben in unserem Beruf sei aber noch nicht gekommen, sondern für uns sei zur Zeit die gegenwärtige Form noch die praktischere. Daß sich dieselbe bewährt habe, beweisen die Erfolge der letzten Jahre. Redner glaubt außerdem, daß die Verwaltungskosten bei der Zentralisation höhere sein würden, als bei der jetzigen Form, zumal doch nach Einführung der ersteren jedes Jahr eine Generalversammlung stattfinden müßte. Ferner befürchtete Redner, daß bei Einführung der Zentralorganisation, die Organisation erheblich an Mitgliedern zurückgehen, ja daß in Berlin eventl. — wie in an-

deren Berufen — eine Spaltung eintreten würde. Aus allen diesen Gründen ersuchte der Referent die Delegierten, für die Beibehaltung der bisherigen Organisationsform zu stimmen.

Der Stuttgarter Delegierte, als dritter Referent zu diesem Punkt der Tagesordnung, vertrat, wie oben bemerkt, eine von den beiden anderen Referenten abweichende Form der Organisation. Derselbe befürwortete die Schaffung eines Zentralverbandes der Berufsvereine. Danach sollten, nicht wie in der vom ersten Referenten propagierten Form die Berufsangehörigen direkt Mitglieder des Zentralverbandes werden, sondern sich dem am Orte bestehenden Verein anschließen und dieser sollte, als selbständiger Verein unter Uebernahme bestimmter Verpflichtungen, sich dem Verbande anschließen.

Nachdem alle diese Vorschläge in einer besonders ausgedehnten Diskussion seitens der Delegierten lebhaft erörtert und alles für und wider eingehend erwogen worden war, beschloß der Kongreß, über die Frage der Organisationsform namentlich abzustimmen. Der Antrag auf sofortige Einführung der Zentralorganisation, wurde hierauf mit 24 gegen 14 Stimmen abgelehnt. Dahingegen fand nachstehender Antrag mit 30 gegen 8 Stimmen Annahme:

„Um die Zentralorganisation für Deutschlands Handelshilfsarbeiter in die Wege zu leiten, beschließt der heute in Halberstadt tagende Kongreß obengenannter Arbeiter:

a) Das Vertrauensmännersystem, soweit es gegenwärtig besteht, zu erweitern, und Deutschland, nicht wie heute in 6 Agitationsbezirke, sondern in 14 einzuteilen.

b) Der Kongreß erwartet aber von jedem Bezirksleiter, daß er seine Tätigkeit in den nächsten 2 Jahren so erfüllt, damit dann am nächsten Kongreß der Errichtung eines Zentralverbandes keinerlei Schwierigkeiten entgegenstehen."

Ferner gelangte folgende zu diesem Punkt der Tagesordnung von der Agitationskommission gestellte Resolution zur Annahme:

„Die Agitationskommission schlägt dem Kongreß vor, einen Vertrauensmann für ganz Deutschland zu wählen.

Um eine planmäßige, nutzbringende Agitation unter den im Handels- und Transportgewerbe beschäftigten Hilfsarbeitern herbeizuführen, ist der Vertrauensmann verpflichtet:

1. Deutschland in verschiedene Agitationsbezirke einzuteilen.

2. Die Agitation in den verschiedenen Bezirken dem von ihm in jedem Bezirke zu ernennenden Bezirksleiter zu übertragen.

3. Mindestens nach Ablauf von je drei Monaten in dem zu bestimmenden Organ über seine Tätigkeit, sowie über den Stand der Bewegung unter den Berufskollegen Bericht zu erstatten.

4. Dafür Sorge zu tragen, daß in allen Orten Deutschlands, an denen sich Berufskollegen befinden, Organisationen gegründet werden.

5. Nach Ablauf von zwei Jahren wieder einen Kongreß einzuberufen, wenn nicht besondere Umstände eintreten, die die frühere Einberufung eines solchen unbedingt erforderlich machen.

Ort und Zeit bestimmt der Kongreß.

a) Da die bisherigen Mittel nicht genügten, um eine erfolgreiche Agitation durch ganz Deutschland betreiben zu können, beschließt der Kongreß, daß jede Organisation pro Mitglied und Quartal 10 Pf. für die Agitation an den Vertrauensmann abzuliefern hat.

b) Dagegen werden die bisherigen verausgabten 10 Pf.-Marken (mit dem Aufdruck: Zur Agitation der Handelshilfsarbeiter Deutsch-

lands 10 Pf) nicht mehr ausgegeben, d. h., die Sammlungen hierfür werden von der Zentralstelle aus eingestellt und der jetzige Bestand an Marken den Organisationen überlassen.

c) Zur Kontrolle dem Vertrauensmann vier Revisoren beizugeben."

Im Anschluß hieran wurde folgende Bezirkseinteilung beschlossen:

Bezirk 1: Hamburg, Schleswig-Holstein, Oldenburg und Mecklenburg.

Bezirk 2: Berlin, Brandenburg, Pommern, Lausitz und Altmark.

Bezirk 3: Königsberg, Ost- und Westpreußen.

Bezirk 4: Breslau, Schlesien und Posen.

Bezirk 5: Leipzig, Thüringische Staaten und Halle.

Bezirk 6: Dresden, Königreich Sachsen.

Bezirk 7: Magdeburg, Provinz Sachsen, Anhalt und Braunschweig.

Bezirk 8: Hannover, Provinz Hannover und Detmold.

Bezirk 9: Dortmund, Westfalen und nördl. Rheinland.

Bezirk 10: Frankfurt a. M., Hessen, nördliches Baden, Lothringen, südliche Rheinprovinz und Rheinpfalz.

Bezirk 11: Freiburg i. Br., südliches Baden u. Elsaß.

Bezirk 12: Stuttgart, Württemberg und Hohenzollern.

Bezirk 13: Nürnberg, Ober-, Mittel-, Unterfranken und Bayerische Pfalz.

Bezirk 14: München, Ober- u. Niederbayern und Schwaben.

Einen weiteren wichtigen Teil der Verhandlungen dieses Kongresses bildeten die über Punkt 5 der Tagesordnung: „Unsere Taktik". In dem einleitenden Referat hierzu, wurde zum erstenmale der Versuch gemacht, eine zusammenfassende Darstellung derjenigen Mittel zu geben, durch deren Anwendung die Organisation nicht nur erhalten, sondern weiter ausgebaut werden kann, sowie der Methoden, welche bei den Versuchen, die indifferenten Berufsangehörigen zur Organisation heranzuziehen, zu beachten sind usw. In Rücksicht darauf, daß es sich hier um den ersten Versuch handelte, in großen Zügen die Richtlinien zu ziehen, nach welchen eine zielsichere Organisationsleitung ihre Tätigkeit zu entfalten hat, ist es wohl angebracht, das einleitende Referat in seinen wesentlichsten Teilen an dieser Stelle wiederzugeben. Der Referent führte u. a. aus:

„In dem wirtschaftlichen Leben der Neuzeit ist durch die moderne Produktionsweise, die Erfolge der fortgeschrittenen Technik sowie die immense Steigerung des Verkehrs, die Arbeiterbewegung ein Faktor geworden, mit dem sowohl das Unternehmertum als auch die Regierungen wohl oder übel rechnen müssen. Wir sehen, dank der „Vereinsfreiheit" in Deutschland diese Bewegung scheinbar in zwei Teile geteilt, in die politische und gewerkschaftliche. Jeder dieser Teile ist aber zur Lebensfähigkeit auf den anderen angewiesen, sie bilden also, trotz der scheinbaren Trennung nur ein Ganzes. Es gibt aber sowohl auf der einen, wie auf der anderen Seite Leute, die die Notwendigkeit des anderen, sei es des gewerkschaftlichen oder politischen Teiles, dank ihrer einseitigen Bildung und des dadurch beeinflußten Begriffsvermögens, nicht anzuerkennen vermögen oder ihm nur untergeordnete Bedeutung beimessen. Auf dem Kölner Parteitage war es besonders, wo die Meinungen in dieser Beziehung aufeinander platzten. Dieser Parteitag schuf aber auch Remedur, indem er es jedem Parteigenossen zur Pflicht machte, seiner Gewerkschaft anzugehören. In den Zeiten einer wirtschaftlichen Krise erfolgt naturgemäß ein Rückgang der Gewerkschaften, sie sind nicht mehr imstande, die, vielleicht in Zeiten

wirtschaftlichen Aufschwungs vermittelst Lohnkampf errungenen Vorteile für ihre Gewerksgenossen voll und ganz zu behaupten, und da sind oberflächliche Beobachter gleich mit dem Urteil bei der Hand, daß die Gewerkschaften gegenüber dem Großkapitalismus ohnmächtig sind und daher in der heutigen Zeit nur sehr wenig Zweck haben. Freilich, hätten sich diese Leute eines eingehenden Studiums der Gewerkschaftsbewegung befleißigt, so würden sie zu einem, dem diametral entgegengesetzten Resultate gelangt sein. In diesem Jahrhundert haben die englischen Gewerkschaften mindestens zehnmal ernstliche, wirtschaftliche Krisen, die ihren Bestand gefährdeten, sie zum Teil vernichteten, durchmachen müssen, und doch sind dieselben in Zeiten guten Geschäftsganges immer wieder aufgeblüht, und nur diesem zähen Festhalten an ihren Gewerkschaften haben es die englischen Arbeiter zu verdanken, wenn sie heute auf dem ganzen Erdenrund als die bestbezahltesten Arbeiter existieren, wenn die Beschränkung der Arbeitszeit, die Arbeiterschutzgesetzgebung Englands heute an der Spitze aller sogenannten Kulturstaaten steht. Der Kampf der Gewerkschaften ist auch ein ungleich schwererer, als bei der politischen Bewegung, und ganz richtig sagt K. Kautsky in seinem Kapitalismus fin de siècle, „Neue Zeit" 1894, S. 525: „Wohl appelliert die Gewerkschaftsbewegung an die nächstliegenden Interessen und vermag dadurch die Indifferenten leichter zu gewinnen als die Partei, aber sie verlangt in der Regel auch größere Opfer, setzt mehr Kraft und Selbstbewußtsein voraus. Einen Stimmzettel bei geheimer Wahl abzugeben, und eine Zeitung zu lesen, ist meist leichter und gefahrloser, als einer Gewerkschaft anzugehören und bei einem Streik mitzutun."

Die Frage, ob eine gute Gewerkschaft, eine Kampfesorganisation sich mit Politik befassen müsse, ist meiner Ansicht nach entschieden zu bejahen. Es fragt sich nur, mit welcher Art Politik. Parteipolitik zu treiben, dazu ist sie — ich weiß, daß ich mich im Widerspruch mit verschiedenen Kollegen befinde, — meiner Meinung nach nicht da. Aber die Gewerkschaft hat Politik zu treiben, soweit es die beruflichen Verhältnisse notwendigerweise erheischen, sie muß sich mit Gesetzentwürfen, welche speziell den eigenen Beruf berühren, befassen, bei uns beispielsweise mit der Sonntagsruhe, dem Achtuhrschluß 2c. Eine Gewerkschaft, welche das nicht tut, kann von sich nicht behaupten, daß sie die gesamten Berufsinteressen wahrgenommen habe, und sie steht daher mehr oder weniger nicht auf dem Boden des Klassenkampfes der modernen Arbeiterbewegung. Nun höre ich aber bereits wieder den Einwand, die Polizei gestattet auch keine solche Politik, wenigstens nicht in den Zentralverbänden. Darauf erlaube ich mir zu bemerken: wenn wir warten wollen, bis die Polizei etwas erlaubt, dann werden wir wohl lange warten können. Was ist überhaupt Politik? Politik ist ein Begriff, dessen Grenzen niemand, auch nicht die Behörde, genau bestimmen kann. Während beispielsweise Gewerkschaften und andere Vereine aufgelöst werden, weil ihre Vorstandsmitglieder zugleich Vorstandsmitglieder eines politischen Vereins waren, treibt der Bund der Landwirte Agitation zu den Reichstagswahlen, stellt eigene Kandidaten auf, schlägt Gesetze vor, opponiert ganz offen gegen solche, alles ohne aufgelöst zu werden. Es kommt also bei dem Begriff „Politik" ganz auf die persönliche Auffassung der behördlichen Organe an, und diese Auffassung können wir weder berechnen, noch voraussehen, noch behindern. Wir brauchen durchaus nicht die verschiedenen Vereinsgesetze zu verletzen, wir können Berufspolitik treiben, so viel wir wollen, wenn wir die Sache nur immer in die richtige Form kleiden. Die allgemeine Politik überlasse man aber der Partei, als der Vertreterin der Allgemeinheit.

Eine zweite Frage der Taktik ist: soll die Gewerkschaft eine Unterstützungs- oder eine Kampfesorganisation sein? Nun, ich meine, ein bloßer Unterstützungsverein kann niemals eine Gewerkschaft sein, denn er erfüllt die Voraussetzungen einer Gewerkschaftsorganisation keineswegs. Wir brauchen uns deshalb mit dieser Art Organisation, wenn ich sie noch so nennen darf, nicht länger aufzuhalten. Anders verhält es sich mit der Ansicht, daß eine richtige Gewerkschaft von allem Unterstützungskram befreit sein müßte, weil die Unterstützungseinrichtungen nur einen Hemmschuh der Kampfesfähigkeit bilden. Man verweist dabei immer wieder auf die englischen Gewerkschaften, welche den Beweis für diese Behauptung erbracht haben sollen. Nun, genau das Umgekehrte ist auch hier wieder der Fall. Man verwechselt einfach die englischen Friendli Sociäts (Krankenkassen) mit den Trades Unions. Aber zugegeben, selbst unter den letzteren befänden sich einige wenige, die im Laufe der Zeit versumpft sind, so beweisen diese Ausnahmen doch nur die Regel, daß im großen und ganzen die englischen Trades Unions, trotz, oder mit größerem Recht durch ihre Unterstützungseinrichtungen Kämpfe durchgeführt haben, gegen die die meisten Kämpfe der deutschen Gewerkschaften Kinderspielereien gewesen sind und vielleicht noch lange Zeit sein werden. Ich erinnere zum Beweise für diese meine Behauptung an den Dockarbeiterstreik, an den Streik von nahezu einer halben Million Bergarbeiter im Jahre 1893 und an den letzten, der 40 000 Schiff- und Kesselbauer am Clide. Wir, die deutschen Gewerkschaften, wären, auch bei der allergrößten Anstrengung, nicht imstande gewesen, diese Riesenstreiks monatelang zu halten und schließlich doch zu siegen. Und sie haben gesiegt, weil genügend Geldmittel zur Unterstützung der Streikenden vorhanden waren. Angesichts solcher Leistungen ist es doch eine sophistische Verdrehung von Tatsachen, wenn diese Organisationen der Unterstützungsmeierei beschuldigt werden.

Das Klassenbewußtsein würde nach Meinung anderer durch die Einführung der Unterstützungen in den Gewerkschaften geschwächt werden. Diese Theorie ist ebenso grau wie sie alt ist. Im Gegenteil, gerade durch einen angemessenen Unterstützungsmodus wird das Klassenbewußtsein gehoben. Jeder Kollege, der einmal in Not geraten ist, und den die Organisation durch Unterstützung gerettet hat, wird dieser dafür dankbar sein, er wird es, wenn er ein Mann von Ehre ist, seiner Organisation nie vergessen, was diese an ihm getan hat, und er wird ihr desto fester anhängen. Freilich gibt es Ausnahmen, Leute, die sozusagen auf Unterstützung reisen, darunter darf aber die große Mehrheit nicht leiden, und bei einiger Aufmerksamkeit wird es leicht sein, die Ausbeuter der Organisation unschädlich zu machen.

Offen gesagt, bin ich kein Freund der Kranken- und Sterbeunterstützung in der Organisation, rate aber zur einstweiligen Beibehaltung derselben, weil speziell in unserem Berufe, fast in jedem größeren Orte Deutschlands noch blaue Vereine existieren, die diese Unterstützung als Hauptagitationsmittel benutzen, und denen es dadurch, daß wir diese Unterstützungen verwerfen, leichter gemacht würde, die indifferenten Kollegen als Mitglieder heranzuziehen. Anders ist es wohl mit der Arbeitslosenunterstützung; sie wird immer mehr ein notwendiger Bestandteil unserer Organisation werden. Freilich geht man vielfach von der Anschauung aus, daß, je größer das Elend sei, desto eher müßten die Arbeiter zum Bewußtsein ihrer Lage kommen. Nach dieser Logik müßten die chinesischen Kulis die besten Sozialdemokraten sein, was aber wohl niemand zu behaupten wagen wird.

Da wird aber wieder von anderer Seite eingewendet: der Staat habe für die Arbeitslosen zu sorgen, er habe eine Arbeitslosenversicherung einzuführen. Alles recht schön, wenn der heutige Staat nicht der Bediente der herrschenden Klassen wäre. So aber wird er sich schönstens dafür bedanken, sich selbst und seinen Herren, durch Beseitigung der für die kapitalistische Produktion notwendigen Reservearmee ins Fleisch zu schneiden. Dieses zu begreifen, dürfte doch nicht schwer sein. Ergo bleibt, wenn wir unsere arbeitslosen Kollegen nicht verhungern lassen wollen, wenn diese nicht, weil sie der Hunger dazu treibt, immer mehr unsere Konkurrenten auf dem Arbeitsmarkte werden, und unsere Löhne immer mehr herabdrücken sollen, nichts anderes übrig, als sie während der Dauer der Arbeitslosigkeit zu unterstützen, soweit es irgend möglich ist. Die finanzielle Frage kann bei dieser Frage des Prinzips wohl nur eine untergeordnete Rolle spielen.

Die Frage der Gemaßregelten- und Streikunterstützungen in der Organisation halte ich für so selbstverständlich, daß es wohl zu ihrer Begründung keiner weiteren Erörterungen bedarf. Organisationen, die sich gegen diese Arten von Unterstützungen aussprechen, können niemals Kampfesorganisationen sein, sie verdienen nicht im geringsten den Namen einer Gewerkschaft.

Eine bloße Kampfesorganisation ohne jede Unterstützung wird niemals, das beweist uns die Erfahrung zur Genüge, von wirklicher Bedeutung sein. Sie wird aus einem kleinen Häuflein überzeugter Kollegen bestehen, während die große Masse, im Falle eines Kampfes, den paar Zielbewußten in den Rücken fällt und dadurch von vornherein jeder Erfolg ausgeschlossen wird. Die reinen Kampfesorganisationen gleichen Taubenschlägen, wofür Dutzende von Beweisen zu erbringen sind. Beispielsweise hat der deutsche Holzarbeiterverband, welcher eine reine Kampfesorganisation ohne wesentliche Unterstützungseinrichtungen repräsentiert, im Jahre 1895 20 000 Mitglieder aufgenommen, während 17 000 in demselben Zeitraum ausgetreten sind. Der Verband der Schneider, ebenfalls eine reine Kampfesorganisation mit niedrigen Beiträgen, hat 1894 12 000 Mitglieder aufgenommen, während 10 000 wieder ausgeschieden sind. Der Verband der Buchdrucker dagegen, eine Organisation mit Unterstützungen und sehr hohen Beiträgen, hat 1894 von 16 000 Mitgliedern nur 1210 eingebüßt. Genau so ist das Verhältnis in unseren Lokalorganisationen. Im Berliner Verband, welcher Unterstützungen zahlt, hat sich die Mitgliederzahl seit 1892 vervierfacht. Der Verein der Markthelfer in Leipzig, mit Unterstützungswesen, hat seine Mitgliederzahl seit 1890 versiebenfacht. Stuttgart hat ohne Unterstützung nur mäßig, mit Unterstützung 1895 um 140 pCt. zugenommen. Dagegen ist die reine Kampfesorganisation in Elbing seit 1894 um 13 pCt. zurückgegangen, die Organisation in München, ebenfalls nur reiner Kampfverein, ist nur minimal in seiner Mitgliederzahl gestiegen.

Ebenso ist es mit den Organisationen ohne Unterstützungseinrichtungen. Der Verein in Halle a. S. ist, obwohl dort der niedrigste Beitrag (25 Pf. pro Monat) erhoben wird, um 82⅔ pCt. zurückgegangen; genau so der Verein in Hannover, welcher 40 pCt. seiner Mitglieder eingebüßt hat. Auch der Verein in Zwickau ist als eine Kampfesorganisation ohne Unterstützungen, mit niedrigem Beitrag, in seiner Mitgliederzahl stationär geblieben.

Die Prozentzahl der Organisierten eines Berufes ist bei der Unterstützungsgewährung viel größer. So sind von den Handschuhmachern 74 pCt., von den Bildhauern 56 pCt., Buchdruckern 50 pCt., Kupferschmieden 35 pCt., Porzellanarbeitern 25 pCt., Zigarrensor-

tierern 24 pCt. aller Berufsangehörigen organisiert, während die Zahl der Mitglieder der Organisationen ohne oder nur mit geringem Unterstützungswesen, laut Statistik der Generalkommission, nur 2 bis höchstens 12 pCt. aller im Berufe Tätigen beträgt.

Nun wird aber wieder eingewandt, das Unterstützungswesen bedinge höhere Beiträge, die die Kollegen angesichts der niedrigen Löhne nicht aufbringen könnten. Mir kommt es sehr sonderbar vor, daß man gerade mit dem Notwendigsten zur Erringung besserer Verhältnisse, mit den Organisationsbeiträgen, so sehr sparen will, während anderseits, gestehen wir es uns offen, so mancher Groschen beim Kartenspiel oder beim Vergnügen ausgegeben wird. Was man da kann, kann man auch für die Organisation, wenn nur der gute Wille hierfür vorhanden ist.

Eine Organisation mit niedrigen Beiträgen, ohne Fonds, ist als Kampfesorganisation wertlos, weil sie beim ersten Anprall des Unternehmertums zusammenbrechen und ihre Mitglieder dem Hunger preisgeben muß. Die englischen Gewerkschaften hätten nicht solche Erfolge aufzuweisen, wenn sie nicht stets durch die Möglichkeit einer längeren Streikunterstützung dem Unternehmertum trotzen konnten. Auch in Deutschland scheint in dieser Beziehung eine Wendung zum besseren einzutreten, weil man besonders in der letzten Zeit bittere aber lehrreiche Erfahrungen gemacht hat. Eine Kampfesorganisation ohne Kriegsfonds kommt mir vor wie ein Soldat, der unter dem Tamtam der Schlachtmusik ins Feld zieht, zu Hause aber Gewehr und Patronen vergessen hat.

Der „Vorwärts“ schrieb am 13. November 1894: „Man verzichte überhaupt auf eine Gewerkschaftsbewegung oder man versuche die Mitglieder zur rechten Zeit an solche Opfer zu gewöhnen, die sich mit den Leistungen, welche von den Gewerkschaften verlangt werden, einigermaßen ausgleichen. Erst wenn die Masse der Fünf- und Zehnpfennig-Vereine gut fundierten Organisationen Platz gemacht hat, werden die Gewerkschaften eine Mauer bilden, die auch in Zeiten wirtschaftlichen Niederganges stark genug sein wird, um dem Unternehmertum einigermaßen Trotz bieten zu können.“ Ich kann diese Ausführungen nur unterschreiben.

Aber nicht nur durch planmäßiges Unterstützungswesen allein hält man die Kollegen an der Organisation fest, man muß ihnen auch das Zahlen der Beiträge so viel als möglich erleichtern. An vielen Orten werden bei unseren Organisationen die Beiträge nur in den Versammlungen entgegengenommen. Viele Kollegen, die infolge der langen Arbeitszeit Versammlungen nicht besuchen können, oder zum Besuch am späten Abend, infolge körperlicher Anstrengungen bei der Arbeit, zu übermüdet sind, bleiben im Rückstand und werden schließlich gestrichen. Um diesem Uebelstande zu begegnen, ist es besonders für mittlere und kleinere Städte angezeigt, Einkassierer zu wählen, die für ihre Mühe eine kleine Entschädigung erhalten, zugleich aber auch die Bestellung des Berufsorgans besorgen können. In größeren Betrieben und Geschäften — dies gilt in erster Linie für die Großstädte — müssen die Kollegen unter sich einen Vertrauensmann wählen, der sowohl das Einkassieren der Beiträge und die Verteilung der Zeitung besorgt, als auch etwaige Mißstände im Betriebe dem Ortsvorstande zur Kenntnis bringt, damit Abhilfe geschaffen werden kann. Der Vertrauensmann hat auch dafür zu sorgen, daß jeder neu in das Geschäft eintretende Kollege sich der Organisation anschließt. Dieses System hat sich in allen Organisationen, die es eingeführt haben, sehr gut bewährt.

Was die Ausdehnung unserer Organisation betrifft, so dürfte es wohl am besten und praktischsten sein, alle im Handels-, Trans-

port- und Verkehrsgewerbe beschäftigten Hilfsarbeiter in einer großen Organisation zu vereinigen; diese Organisation würde durch die Masse der ihr Angehörigen eine wirklich machtgebietende werden, denn meiner Ansicht nach können unter den heutigen Verhältnissen nur große Industrieverbände dem Kapitalismus erfolgreich die Spitze bieten. Eine Vereinigung mit den Fabrikarbeitern halte ich dagegen für verkehrt, besteht doch für diese Branche eine eigene Organisation, welcher wir keine unnötige und unpraktische Konkurrenz machen wollen. Wir haben genug zu tun, um die 500 000 Angehörige unseres Berufes zu organisieren, lassen wir die 6 000 000 Fabrikarbeiter dem für sie bestehenden Verbande zur Organisierung.

Würde tatsächlich eine Vereinigung der beiden großen Kategorien künstlich zu Stande kommen, so würde sie wohl nicht von langer Lebensdauer sein, denn die Interessen beider Kategorien in einer Organisation wahren zu können, dazu gehört mehr, als wir beim besten Willen zu leisten im Stande sind."

In der auf das Referat folgenden, umfangreichen Diskussion, wurden Einwendungen gegen die vom Referenten aufgestellten Grundsätze nur ganz vereinzelt erhoben. Dies erscheint um so verwunderlicher, wenn in Betracht gezogen wird, daß die Mehrheit der Delegierten aus Befürwortern der Lokalorganisation bestand, denen es damals — wie sich im späteren Verlauf der Dinge gezeigt hat — mit ihrer Befürwortung der auf Einführung der Zentralorganisation gerichteten Tätigkeit, nicht recht ernst gewesen sein kann. Aber wir hatten es hier allem Anschein nach auch mit einer jener psychologischen Erscheinungen zu tun, die einen großen Teil der Menschen zwingt, an veralteten, längst überlebten Anschauungen festzuhalten, lediglich deshalb, weil sie sich dagegen sträuben, zuzugeben, daß die von ihnen bisher vertretene Ansicht eine irrtümliche gewesen ist. Weil eben damals in weiten Kreisen der Arbeiterschaft der Glaube an die Werbekraft der lokalistischen Idee noch vorhanden war, sträubten sich viele, sonst nüchtern, logisch denkende und urteilende Arbeiter dagegen, die Konsequenzen aus der, eine deutliche Sprache redenden Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse zu ziehen.

So auch ein Teil der Vertreter unserer Berufskollegen, namentlich aus Berlin, Halle, Frankfurt, a. M., Leipzig und München. Da dieselben aber trotzdem die Richtigkeit der Beweisführung des Referenten zugeben mußten, blieb ihnen schließlich nichts weiter übrig, als den von ihm aufgestellten Grundsätzen zuzustimmen und dadurch — wenn auch wider Willen — den Weg für Einführung der Zentralorganisation in unserem Beruf ebnen zu helfen. Das Ergebnis der Behandlung dieses Punktes der Tagesordnung war die einstimmige Annahme nachstehender Resolution:

1. Die berufliche Organisation muß in erster Linie eine Kampfesorganisation für Erringung besserer Arbeitsbedingungen sein und bleiben.

2. Der Kongreß erkennt jedoch in voller Erwägung der eigenartigen Berufsverhältnisse die vorläufige Notwendigkeit einzelner Unterstützungszweige, wie: für Arbeitslose, in Krankheits- und Sterbefällen, an; erklärt diese aber zugleich nur als Mittel zum Zweck, nicht als Selbstzweck der Organisation, gibt jedoch der Arbeitslosen-Unterstützung vor letzteren den Vorzug.

Die Unterstützung gemaßregelter oder in Lohnbewegung stehender Berufsgenossen erhebt der Kongreß zum Prinzip jeder auf dem Boden der modernen Arbeiterorganisation stehenden Berufsorganisation.

3. In Erwägung, daß ferner eine Berufsorganisation nur dann mit Erfolg in den Kampf um bessere Arbeitsbedingungen treten kann, wenn die genügenden Mittel hierzu vorhanden sind, empfiehlt der Kongreß den einzelnen Organisationen, die Mitgliedsbeiträge auf eine dementsprechende Höhe zu bringen.

4. Des ferneren, da nur große und an Mitgliederzahl möglichst starke Organisationen eine Bewegung durchführen, resp. einen entsprechenden Druck auf das Unternehmertum und die Gesetzgebung ausüben können, empfiehlt der Kongreß den Zusammenschluß aller im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe beschäftigten Hilfsarbeiter in gemeinsamer Organisation den örtlichen Verhältnissen entsprechend.

Außerdem wurde zu diesem Punkt der Tagesordnung noch folgender Antrag angenommen:

„Sämtliche im Fuhrwerksbetriebe beschäftigten Personen sind als unbedingt in unsere Organisation gehörend zu betrachten, da nach den Erfahrungen, welche bisher in der Kutscherbewegung gemacht sind, eine Trennung der Kutscher in verschiedene Branchen-Organisationen im Interesse der Organisation nicht stattfinden darf.

Unter Branchen-Organisation soll hier gemeint sein, die Organisation jeder der verschiedenen Kategorien von Kutschern für sich allein."

Die Frage der Fachpresse beschäftigte unter Punkt 6 der Tagesordnung auch diesen Kongreß. Wie bereits erwähnt, hatte der Hallenser Kongreß das vierzehntägige Erscheinen des „Korrespondenzblattes" mit großer Mehrheit abgelehnt. Die nach dem Kongreß einsetzende erfreuliche Entwicklung der Organisationen, brachte aber im Laufe der Zeit eine ziemliche Häufung des im Fachorgan zu verarbeitenden Materials, so daß ein monatlich erscheinendes Organ, den, bezüglich Aktuellität und Gründlichkeit an dasselbe zu stellenden, berechtigten Anforderungen auf die Dauer nicht genügen konnte. Diese Erkenntnis bedingte, daß der Vorstand des Berliner Verbandes, als Eigentümer des Blattes, der Verbandsgeneralversammlung am 7. Mai 1895 bereits den Antrag auf monatlich zweimaliges Erscheinen unterbreitete. Dieser Antrag wurde angenommen. Gleichzeitig wurde beschlossen, das Blatt in Zukunft unter dem Namen „Der Handelshilfsarbeiter, Organ für die Interessen aller im Handels- und Transportgewerbe beschäftigten Hilfsarbeiter Deutschlands" erscheinen zu lassen.

Zu diesem Punkt der Tagesordnung waren folgende, von 11 Delegierten unterschriebene Anträge eingebracht worden:

„1. Der Kongreß beschließt, den „Handelshilfsarbeiter" in eigene Regie zu übernehmen und dem Vertrauensmann zu überweisen.

Die Wahl des Redakteurs erfolgt vom Kongreß.

2. Der Kongreß beschließt, die Wahl der Preßkommission einem anderen als dem Erscheinungsorte des Fachorgans zu überweisen."

In der Verhandlung über diesen Punkt kam es zu lebhaften Auseinandersetzungen darüber, ob das Fachorgan Eigentum des Berliner Lokalverbandes bleiben, oder in den Besitz der organisierten Kollegenschaft Deutschlands übergehen sollte. Den ersteren Standpunkt vertraten hauptsächlich die Befürworter der Lokalorganisation, während die Zentralisten mit aller Entschiedenheit für Uebergang des Organs in den Besitz der Gesamtheit eintraten. Letzteres geschah selbstverständlich in der Absicht, durch Befreiung des Blattes von dem vorwiegenden Einfluß der Berliner Kollegen lokaler Richtung, die Bahn frei zu machen, für intensive Propagierung der zentralistischen Ideen. Die

hierauf vorgenommene Abstimmung ergab auch zunächst die Annahme des diesbezüglichen Antrages 1. Da jedoch gegen diese Abstimmung Protest erhoben wurde mit der Begründung, der Antrag sei nicht richtig verstanden worden, beschloß der Kongreß, die Diskussion nochmals zu eröffnen. In der darauf folgenden nochmaligen Abstimmung fiel dann der Antrag 1 erster Teil mit 14 gegen 14 Stimmen. Dahingegen gelangte der Antrag 1 zweiter Teil, sowie der Antrag 2 zur Annahme. Die Wahl des Redakteurs wurde hierauf vom Kongreß vorgenommen. Als Sitz der Preßkommission wurde Hamburg bestimmt und beschlossen, die Kommission aus drei Mitgliedern bestehen zu lassen. Die Wahl des Obmannes der Preßkommission wurde ebenfalls vom Kongreß vorgenommen.

Mit Beendigung dieses Kongresses, war die Hoffnung aller derjenigen Berufskollegen, welche auf Grund eingehenden Studiums der ökonomischen Verhältnisse und genauester Beobachtung aller Vorgänge auf wirtschaftlichem Gebiete, die Notwendigkeit der Schaffung einer Zentralorganisation auch für unseren Beruf erkannt hatten, wiederum zu Wasser geworden. Wenn ein Teil dieser Kollegen, selbst für Beibehaltung des bisherigen Zustandes auf weitere zwei Jahre eingetreten war, so deshalb, um eine neue Zersplitterung innerhalb der, erst mit vieler Mühe und schweren finanziellen Opfern zusammengeschweißten Organisation zu verhindern, dabei hoffend, daß endlich doch die bessere Einsicht siegen und aus Gegnern der straffen zentralistischen Organisation, Befürworter derselben machen würde. Leider täuschten sich diese Kollegen gründlich, wenn sie derartigen Annahmen Raum gaben. Die Folgezeit lehrte sie das irrige ihrer damaligen Ansicht erkennen, leider zu spät, um eine Revidierung derselben ohne vorübergehende Schädigung der Organisation vornehmen zu können.

Bereits bei der Berichterstattung über die Verhandlungen des Kongresses, resp. in den sich daran knüpfenden Diskussionen, wurden Stimmen laut, die sich recht pessimistisch bezüglich der, laut Kongreßbeschluß nach zwei Jahren, also 1898, zu schaffenden Zentralisation äußerten. Redewendungen wie: „zwei Jahre sind eine lange Zeit, innerhalb derselben kann sich vieles ändern", und: „wer weiß, ob wir in 2 Jahren den Zentralverband beschließen werden" usw. durchschwirrten die Versammlungen. Erheblich war auch die Zahl derjenigen Kollegen, die sich sofort und offen gegen die Zentralorganisation wandten und erklärten, alles daran setzen zu wollen, um das Zustandekommen dieser zu verhindern. Hinzu kam, daß nach dem Kongreß, auch seitens der leitenden Kollegen, nichts unternommen wurde, um, sei es durch Artikel im Fachorgan, oder entsprechende Agitation in Versammlungen, den Gedanken der Zentralorganisation zu propagieren, wozu sie auf Grund des Kongreßbeschlusses ohne weiteres verpflichtet gewesen wären. Als nichts von alledem geschah, mußte derjenige Teil der Kollegen, welcher die zentralistische Anschauung vertrat, zu der Ueberzeugung kommen, daß es den maßgebenden Stellen innerhalb der Organisationen verschiedener Orte weniger an der nötigen Einsicht, wohl aber an dem guten Willen zum Wirken für Schaffung der Zentralorganisation fehlte. Welches Schicksal unter diesen Umständen der nächste Berufskongreß, dem Beschlusse des Halberstädter Kongresses eventl. bereiten würde, war nicht zweifelhaft. Die Kollegen zentraler Richtung hielten es angesichts dieser Situation für angebracht, nun ihrerseits zum Angriff überzugehen. Dies geschah durch Veröffentlichung eines Artikels „Zur Organisationsfrage", gez. Merkur, in Nr. 15 des „Handelshilfsarbeiter" vom 1. August 1896. In demselben wurde zunächst darauf hingewiesen, welche Aufgaben die Gewerkschaften zu erfüllen haben, und daß zur Erfüllung dieser, die Zusammenfassung aller Kräfte in einer festgegliederten zentralen Organisation unbedingt notwendig sei. Ferner wurde versucht, alle die Bedenken, welche seitens der Vertreter der lokalistischen An-

schauung ins Feld geführt wurden, wie vereinsgesetzliche Hindernisse, Eigentümlichkeiten des Berufs usw. zu entkräften. Endlich wurde darauf hingewiesen, daß mit Einführung der festen Organisationsform, die Unbeständigkeit in bezug auf Leitung der Geschäfte und die damit verbundene Planlosigkeit beseitigt, die Gefahr der Fassung schädlicher Beschlüsse erheblich herabgemindert, sowie eine planmäßigere Agitation entfaltet und eine praktischere Verteilung der Kräfte vorgenommen werden könnte. Außerdem wurde hervorgehoben, daß durch Ausschaltung des vereinsmeierischen Geistes freiere Bahn geschaffen würde, für gründliche Behandlung aller wichtigen Berufsfragen. Der Artikel schloß mit einem Appell an die Mitglieder der Organisationen, alles daran zu setzen, um die Einführung der Zentralorganisation zu dem vom Halberstädter Kongreß festgesetzten Zeitpunkt herbeizuführen.

Die Absicht des Artikelschreibers, welche dahin ging, eine sachliche Erörterung der Organisationsfrage herbeizuführen, — weshalb der Artikel auch keine Namensunterschrift trug — wurde nicht erreicht, trotzdem seitens des verantwortlichen Redakteurs dem Artikel nachstehende Fußnote angefügt worden war:

„Wir bringen auf Wunsch vorstehendes zum Abdruck, erklären aber, nicht in allen Punkten mit dem Artikel einverstanden zu sein. D. R."

Ein weiterer Artikel „Zur Organisationsfrage", gez. Suevia, erschien dann in Nr. 18 des „Handelshilfsarbeiter" vom 15. September 1896. Auch dieser sprach sich für Zentralorganisation aus. Derselbe rief, weil zum Teil polemisch gehalten, Anmerkungen und Entgegnungen zwischen dem verantwortlichen und dem leitenden Redakteur, der Preßkommission, sowie in weiterer Folge die Artikel „Blumenlese" und „Zur Klärung" usw. in Nr. 19 des „Handelshilfsarbeiter" vom 1. Oktober 1896 hervor. Von einer Wiedergabe aller dieser, die damaligen Kämpfe innerhalb der Organisation beleuchtenden Veröffentlichungen, muß an dieser Stelle abgesehen, jedoch soll das Versäumte in einer ausführlichen Geschichte der Organisation, deren Herausgabe geplant ist, nachgeholt werden.

Inzwischen hatten sich die Verhältnisse innerhalb der Organisation immer mehr zugespitzt. Ihren Höhepunkt erreichten die Differenzen, als die der zentralistischen Richtung angehörenden Mitglieder der Revisionskommission des Vertrauensmannes für Deutschland, nicht mehr zu den regelmäßigen Sitzungen zugezogen wurden. Diese Tatsache veranlaßte die betreffenden Kollegen, sich an die Kollegenschaft Deutschlands mit dem Ersuchen zu wenden, von weiteren Geldsendungen an den Vertrauensmann so lange abzusehen, bis derselbe seinen Standpunkt geändert habe. Letzterer änderte seinen Standpunkt nicht und entsprach einem an ihn gestellten Antrag auf Einberufung eines außerordentlichen Berufskongresses ebenfalls nicht, so daß nunmehr nichts weiter übrig blieb, als unter Ausschaltung des Vertrauensmannes einen solchen einzuberufen. Dies geschah durch Veröffentlichung folgenden Aufrufs an die Kollegenschaft Deutschlands in Nr. 23 des „Handelshilfsarbeiter" vom 1. Dezember 1896:

Aufruf

an alle im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe beschäftigten Hilfsarbeiter Deutschlands.

„Kollegen! Durch die letzten Vorkommnisse in unserer Organisation, durch die feststehende Tatsache, daß von einer sonstigen Lösung dieses Dilemmas, welches unsere ganze Agitation lahmlegt, angesichts des halsstarrigen Verhaltens des Vertrauensmannes für Deutschland absolut nicht mehr die Rede sein kann, sehen die Unterzeichneten sich veranlaßt, zum 25., 26. und 27. Dezember d. J. einen außerordentlichen Berufskongreß nach Altenburg S.-A. einzube-

rufen. Obwohl nur eine kurze Spanne Zeit uns von diesem Zeitpunkt trennt, muß es doch möglich gemacht werden, daß die Kollegen allerorts diesen Kongreß beschicken. Der gegenwärtige Zustand muß auf dem schnellsten Wege sein Ende finden, soll nicht die ganze Organisation daran zu Grunde gehen. Die Unklarheit, ja Inkonsequentheit der Beschlüsse des vorigen Kongresses haben zum Teil mit zu der gegenwärtigen Misere beigetragen, hier muß in erster Linie Remedur geschaffen werden. Zu den teils prinzipiellen, teils persönlichen Streitigkeiten kommt noch der Umstand, daß unter den gegenwärtigen Zuständen an eine Agitation für die Verbesserung der Lage der Kollegenschaft absolut nicht zu denken ist. Die deutsche Kollegenschaft hat nicht Lust, ihre wertvolle Zeit länger in diesem der Organisation schädlichen Streit zu vergeuden. Die deutsche Kollegenschaft verlangt Respektierung ihrer Beschlüsse und will auf diesem Kongreß gründliche Remedur schaffen.

Wohl sind die Unterzeichneten sich bewußt, daß die heutige finanzielle Lage unserer Berufsbewegung gerade keine glänzende zu nennen ist und daß dieser außerordentliche Kongreß ein schweres Opfer für die gesamte Kollegenschaft ist, ein anderer gründlicher Ausweg, die Differenzen beizulegen, ist aber nicht vorhanden. Andererseits ist alle Mühe und Arbeit, die im Interesse der Organisation und Agitation getan wird, nutzlos verloren, so lange die gegenwärtigen Zustände nicht beseitigt sind. Je länger der außerordentliche Kongreß, der nun doch einmal kommen muß, weil die deutsche Kollegenschaft der Meinung ist, daß es so wie bisher nicht weiter gehen kann, hinausgeschoben wird, desto verderblicher würde dies auf die Organisation wirken, deren Mitglieder in Scharen verschwinden würden. Schon hat teilweise an einigen Orten infolge der gegenwärtigen Verhältnisse die Fahnenflucht der nicht ganz festen Kollegenschaft begonnen und diesem muß und soll so schnell als möglich ein Ende gemacht werden, indem wir der Uebel kleineres wählen und zu Weihnachten einen außerordentlichen Kongreß einberufen.

Kollegen! Wer von der Notwendigkeit des Kongresses zu Weihnachten noch nicht überzeugt ist, der lese die Anträge der Berliner außerordentlichen Generalversammlung in der heutigen Nummer dieses Blattes und urteile dann.

Die Unterzeichneten fordern deshalb die Kollegen allerorts auf, schleunigst öffentliche Versammlungen einzuberufen und Delegierte zum Kongreß zu wählen. Sammellisten zur Deckung der Unkosten des Kongresses liegen der Sendung dieser Nummer des „Handelshilfsarbeiters“ bei.

Als provisorische Tagesordnung schlagen wir vor:

1. Abrechnung und Rechenschaftsbericht des Vertrauensmannes für Deutschland.
2. Wie gestalten wir in Zukunft unsere Organisation, um derartige Vorkommnisse, wie die gegenwärtigen, zu vermeiden?
3. Agitation und Berufsangelegenheiten.

Dazu kommt ein Antrag der Kollegen Nürnberg-Fürth: Auf die Tagesordnung soll als erster Punkt:

„Gründung einer Zentralorganisation“ gesetzt werden, nach diesem erst die Vorkommnisse mit dem Vertrauensmann kontra Preßkommission 2c. verhandelt werden.“

Alle Anfragen in bezug auf den Kongreß wolle man an Kollegen Schumann, Berlin S.O., Adalbertstr. 47, ergehen lassen, da der Vertrauensmann in der letzten Berliner Versammlung die Erklärung abgegeben hat, daß er den Kongreß auf keinen Fall einberufen werde. Also, auf, Kollegen, zum Kongreß!

Auf die Schanzen im Interesse der ganzen deutschen Kollegenschaft!

Die Bezirksführer:

Reißig-Dresden. Pollmann-Dortmund. Eckardt-Hamburg. Windwehr-Hannover. Thomas-Magdeburg. Ziegler-Karlsruhe. Klemenz-Nürnberg. Jöris-Stuttgart. Vogt-Breslau i. Vertr.

Für die Preßkommission:

Himpel-Hamburg.

Im Auftrage Obiger:

Die Revisoren.

Joh. Dreher. Osw. Schumann."

Diesem Aufruf folgte in der Nr. 24 des „Handelshilfsarbeiter" vom 15. Dezember ein Gegenaufruf des Vertrauensmannes der Handelshilfsarbeiter und der, der lokalistischen Richtung angehörenden Revisoren, den wir zur Charakterisierung der damaligen Vorgänge nachstehend ebenfalls zum Abdruck bringen:

„Kollegen! Die Unterzeichneten nehmen Bezug auf den in der Nr. 23 d. Bl. vom 1. d. Mts. enthaltenden Aufruf betreffend Abhaltung eines außerordentlichen Kongresses und erklären, nach den uns vorliegenden Briefen, daß nicht alle Kollegen, deren Namen unter diesem Aufruf verzeichnet waren, ihre Einwilligung zur Abhaltung eines Kongresses gegeben haben, die Nürnberg-Fürther Kollegen bezeichnen sogar die Art und Weise, wie der Name ihres Bezirksleiters unter diesen Aufruf gekommen ist, als eine Machination und drohen, den Kongreß zu Weihnachten nicht besuchen zu wollen. Ueberhaupt hatte bis zu der Stunde, als der obengenannte Aufruf erschien, fast noch keine Organisation ihr Einverständnis mit der Abhaltung dieses Kongresses kundgegeben, trotzdem die Kollegen Schumann und Dreher schon im September d. J. laut der uns vorliegenden Briefe, deswegen mit den Kollegen korrespondiert haben. Nichtsdestoweniger nimmt die Minorität das Recht für sich in Anspruch, dennoch einen Kongreß einzuberufen. Die Unterzeichneten, die von der Notwendigkeit der Abhaltung eines außerordentlichen Kongresses nicht überzeugt sind und auch von den Kollegen Deutschlands einen dahingehenden Antrag nicht erhielten, protestieren ganz entschieden gegen die Einberufung eines solchen Kongresses und fordern die Kollegen auf, diesen Kongreß in Altenburg nicht zu beschicken und den Kongreßsammellisten, über deren Anzahl unsererseits keine Kontrolle ausgeübt worden ist, keine Beachtung zu schenken, andererseits aber auch sind wir der Ansicht, daß zu einer Zeit, wo die Kollegen Deutschlands nicht mal ihren auf dem Halberstädter Berufskongreß beschlossenen Verpflichtungen nachkommen können, sie sich bedanken werden, diesen Kongreß zu beschicken, daß anderemal aber kommt hinzu, daß zu einer Zeit, wo die Hamburger Arbeiterschaft und sogar ein Teil unserer Berufsgenossen im harten Kampfe mit dem Unternehmertum stehen, wir sagen, daß da die Kollegen Deutschlands ihre so mühsam aufgebrachten Gelder zu etwas Besserem, als einen Vergnügungskongreß zu beschicken — verwenden werden, denn wollte man wirklich eine Einigung usw., dann hätte man unserem Vorschlag und Beschluß, eine Aussprache mit den hier in Betracht kommenden Kollegen stattfinden zu lassen — zugestimmt, jedenfalls wäre das billiger gewesen und man hätte vielleicht ein besseres Resultat erzielt, als auf dem geplanten Kongreß zu Altenburg S.-A.

Kollegen! Nachdem sich die Majorität der Organisationen ganz entschieden gegen die Einberufung eines außerordentlichen

Kongresses erklärt hat, müssen wir diesem Kongreß das Recht absprechen, in unseren Mauern zu tagen und sind die dort etwa gefaßten Beschlüsse für uns nicht maßgebend.

Die Berliner schicken keine Delegierten zum Kongreß!

Die heutige Berliner öffentliche Versammlung beschloß in bezug auf den geplanten außerordentlichen Kongreß folgendes:

Die am 13. Dezember tagende öffentliche Versammlung aller im Handels- und Transportgewerbe beschäftigten Hilfsarbeiter Berlins lehnt auf Grund der Tatsache, daß die Majorität der Organisationen Deutschlands den geplanten außerordentlichen Kongreß zu Weihnachten d. J. in Altenburg S.-A. nicht beschickt, ebenfalls ab, Delegierte zu diesem Kongreß zu entsenden und beschließt, nach wie vor an den Beschlüssen des Halberstädter Berufskongresses festzuhalten. Nach Annahme dieser Resolution machte der Kollege Schumann bekannt, daß er nunmehr eine öffentliche Versammlung aller zentralistisch gesonnenen Kollegen zur Stellungnahme zum Altenburger Kongreß einberufen werde, was wir hiermit ganz besonders festnageln wollen.

Im Anschluß hieran erklären wir, daß in dieser Nummer der Zeitung alles das, was für und gegen den Kongreß geschrieben, aufgenommen worden ist und hoffen nunmehr, daß die Ruhe endgültig wieder, nachdem auch Berlin zu Gunsten der Unterzeichneten entschieden hat, hergestellt werde.

Der Vertrauensmann für Deutschland:
Carl Alboldt.

Die Revisoren:
Arthur Politz. Otto Kräker."

Als Antwort auf diesen Aufruf wurde in derselben Nummer des „Handelshilfsarbeiter" seitens der, der zentralistischen Richtung angehörenden beiden Revisoren die Liste der bereits zum außerordentlichen Kongreß gewählten Delegierten veröffentlicht. Gleichzeitig wurde bekannt gegeben, daß eine schwach besuchte öffentliche Versammlung der Berliner Kollegen sich zunächst für und dann, nach einer längeren Geschäftsordnungsdebatte, mit 4 Stimmen Mehrheit, gegen die Beschickung des Kongresses erklärt hat. Anschließend hieran wurde mitgeteilt, daß trotz des die Delegation ablehnenden Beschlusses dieser Versammlung, die Berliner Zentralisten eine Vertretung entsenden würden.

Zur Steuer der Wahrheit muß festgestellt werden, daß die im Aufruf des damaligen Vertrauensmannes aufgestellte Behauptung, es hätten nicht alle unter dem Aufruf für den außerordentlichen Kongreß als Mit-Einberufer fungierenden Bezirksführer ihre Einwilligung zur Abhaltung eines solchen gegeben, nicht zutreffend ist. Sämtliche Unterzeichneten hatten dies vielmehr den Einberufern gegenüber schriftlich getan, bis auf den Bezirksleiter von Nürnberg-Fürth. Dessen Zustimmung durfte aber ohne weiteres vorausgesetzt werden, weil bereits in derselben Nummer des „Handelshilfsarbeiter" der Bericht über die Verhandlungen einer, aus Vertretern der Nürnberger und Fürther Berufsvereine gebildeten Kommission enthalten war, wonach diese Kommission einstimmig folgenden Beschluß gefaßt hatte:

„1. Die Nürnberg-Fürther Kollegen stimmen für Einberufung eines außerordentlichen Kongresses.

2. Auf die Tagesordnung soll als erster Punkt „Gründung einer Zentralisation" gesetzt, und nach diesem erst die Vorkommnisse mit dem Vertrauensmann contra Preßkommission 2c. verhandelt werden."

Allerdings wird man dem Verfasser des damaligen Aufrufs die bona fide nicht absprechen dürfen, da infolge des gleichzeitigen Personenwechsels im Nürnberg-Fürther Bezirksleiteramt sehr wohl eine ent-

sprechende schriftliche Erklärung aus Nürnberg an ihn gelangt sein kann, zumal dort tatsächlich auch zwei verschiedene Strömungen innerhalb der Organisation vorhanden waren.

Als vollständig unzutreffend muß aber ferner die im Aufruf des damaligen Vertrauensmannes enthaltene Behauptung bezeichnet werden, daß zur Zeit der Einberufung des außerordentlichen Kongresses noch keine Organisation ihr Einverständnis mit der Abhaltung desselben kundgegeben hätte. Bereits die Nr. 22 des „Handelshilfsarbeiter" vom 15. November 1896, brachte Berichte aus Dortmund, Hamburg und Stuttgart, in welchen Beschlüsse bezüglich Einberufung resp. Abhaltung eines außerordentlichen Kongresses enthalten waren. Fest steht ferner, daß eine Anzahl weiterer Orte ihre Zustimmung zum außerordentlichen Kongreß brieflich übermittelt hätten, so daß unzweifelhaft auch die Majorität der Vereine für die Einberufung desselben votiert hatte. Außerdem war es auch nur einem Zusammentreffen unglücklicher Zufälle zuzuschreiben, wenn Berlin sich ablehnend verhielt. Wäre die am 15. November 1896 abgehaltene, großartig besuchte öffentliche Versammlung nicht der polizeilichen Auflösung verfallen, dann wäre sicher mit großer Mehrheit nicht nur die Einberufung des Kongresses befürwortet, sondern derselbe auch beschickt worden.

Der außerordentliche Kongreß tagte, wie beschlossen, am 25. und 26. Dezember 1896 in Altenburg. Auf demselben waren 14 Orte durch 18 Delegierte vertreten, außerdem waren die Einberufer des Kongresses, der Vertrauensmann und die beiden Revisoren lokalistischer Richtung, sowie der Kassierer des Berliner Lokalvereins und ein Vertreter der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands anwesend.

Als definitive Tagesordnung wurde festgesetzt:

„1. Die Handlungsweise des Vertrauensmannes.
2. Abrechnung des Vertrauensmannes.
3. Die Gründung der Zentralisation.
4. Presse und Agitation."

Aus den Verhandlungen über den ersten Punkt der Tagesordnung, welche sich erklärlicher Weise hauptsächlich um die schwebenden Differenzen drehten, ist zunächst derjenige Teil hervorzuheben, welcher eine friedliche Beilegung des Konfliktes bezweckte. Im Laufe der diesbezüglichen Verhandlungen, war beschlossen worden, eine Kommission zur Ausarbeitung eines entsprechenden Vorschlages zu wählen. Diese Kommission, an deren Verhandlungen auch der Vertrauensmann teilgenommen hatte, unterbreitete dem Kongreß folgende Resolution:

„Der heute am 26. Dezember 1896 in Altenburg tagende Kongreß aller im Handels- und Transportgewerbe beschäftigten Hilfsarbeiter bedauert, daß in letzter Zeit die leitenden Personen die wichtigsten Aufgaben der Organisation hintangesetzt und dieselbe zum Tummelplatz persönlicher Leidenschaften benutzt haben.

Nach reiflicher Prüfung des vorgetragenen Materials erklärt der Kongreß, daß von beiden Seiten, sowohl den Vertretern der lokalen wie zentralen Richtung, große taktische Fehler gemacht worden sind, durch Nichtachtung der in Halberstadt gefaßten Beschlüsse, welche in bedauerlicher Weise den Anstoß zu dem persönlichen Zwist gegeben haben. Damit jedoch die Organisation sich den gestellten Aufgaben, die Verbesserung der Lage der Berufsgenossen, zuwenden kann, erklären die streitenden Parteien, die Streitaxt ein für allemal zu begraben und für immer Frieden zu schließen.

Ferner verpflichten sich die streitenden Parteien, wie auch die Beschlüsse des Kongresses ausfallen mögen, keinerlei Agitation gegen

einander zu entfalten, sondern mit allen Kräften dahin zu wirken, daß dieselben zur Durchführung gelangen."

Diese Resolution wurde von den Kongreßteilnehmern, mit Ausnahme des Vertrauensmannes und seiner beiden Revisoren, welche sich der Abstimmung enthielten, einstimmig angenommen.

Nachdem nunmehr, infolge des ablehnenden Verhaltens der Vertreter der lokalistischen Richtung, eine Verständigung in letzter Stunde gescheitert war, trat der Kongreß in die Behandlung des dritten Punktes der Tagesordnung: „Die Gründung der Zentralisation" ein. In den diesbezüglichen Verhandlungen wurde von allen Rednern mit einer einzigen Ausnahme der Standpunkt vertreten, daß den bisherigen unleidlichen Verhältnissen, durch Schaffung einer festgegliederten Organisation ein Ende gemacht werden müßte. Nachstehende Resolution wurde mit 20 gegen 1 Stimme, bei 4 Stimmenthaltungen, angenommen:

„In Anbetracht der Tatsache, daß, nachdem die Differenzen in den Kreisen der Kollegen Deutschlands Dimensionen angenommen haben, die ein gedeihliches Zusammenarbeiten im Interesse der Organisation nicht mehr möglich erscheinen lassen, im weiteren Hinweis auf die Tatsache, daß der größte Teil der Kollegen auf dem Standpunkt steht, daß nur eine Organisation unseres Berufes über ganz Deutschland den Verhältnissen angepaßt im Stande ist, den Kampf um bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen mit der nötigen Energie zu führen, stellen Unterzeichnete folgenden Antrag:

Der am 25., 26. und 27. Dezember 1896 in Altenburg tagende außerordentliche Kongreß beschließt mit dem 1. Januar 1897 die provisorische Einführung einer Zentralorganisation für die im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe tätigen Personen Deutschlands.

Zu diesem Behufe wählt der Kongreß eine provisorische Leitung, bestehend aus 3 Personen, an einem vom Kongreß näher zu bestimmenden Ort, denen die Leitung der Geschäfte des Zentralverbandes bis zur definitiven Regelung übertragen wird. Um den Kollegen Gelegenheit zu geben, sich über alle in Betracht kommenden Fragen zu informieren, um weiter die Kosten einer Generalversammlung zu ersparen, beschließt der Kongreß, die provisorische Leitung zu beauftragen, am 1. Juli 1897 eine Urabstimmung der Organisationen vorzunehmen, behufs definitiver Festsetzung der Statuten, sowie der den Verband leitenden Körperschaften. Um weiter den Kollegen Deutschlands die Garantie zu geben, ein Organ zu besitzen, welches ihre Interessen nach jeder Richtung hin vertritt, beschließt der Kongreß, die Berliner Kollegen zu beauftragen, im Berliner Verband den Antrag zu stellen, daß der Verband sein Eigentumsrecht am „Handelshilfsarbeiter" an die Kollegen Deutschlands abtritt und somit die Zeitung Eigentum der gesamten Kollegen Deutschlands wird. Lehnt der Berliner Verband diesen Antrag ab, so beschließt der Kongreß, mit dem 15. Januar 1897 ein zweimal im Monat erscheinendes Organ zu schaffen. Zur Leitung dieses Organs wählt der Kongreß zwei Redakteure und zwar einen leitenden und einen zeichnenden."

Durch Annahme dieser Resolution hatten die Delegierten des Altenburger Kongresses bekundet, daß sie, müde des immerwährenden Streites, endlich einmal ganze Arbeit leisten und der zukünftigen Organisation die Grundlage geben wollten, auf der allein sich eine vollwertige leistungsfähige Berufsvereinigung aufbauen ließ. Wie recht die Delegierten damit taten, hat die Entwicklung des Verbandes in der Folgezeit gezeigt. Dieser hat sich stets und in jeder Richtung als vollwertiges und leistungsfähiges Mittel zur Interessenvertretung der Berufsangehörigen bewährt.

Nachdem seitens der Generalversammlung des Berliner Verbandes am 10. Januar 1897, die von zentralistischer Seite gestellten Anträge auf Anschluß an den Zentralverband, sowie auf Uebergabe des Fachorgans „Der Handelshilfsarbeiter" an denselben, durch Annahme eines Antrages auf Uebergang zur Tagesordnung mit 186 gegen 89 Stimmen, zu Falle gebracht worden waren, erfolgte die Trennung. Die Vertreter der zentralen Richtung verließen die Versammlung und konstituierten sich noch am selben Tage als Mitgliedschaft des Zentralverbandes.

Mit der Gründung des Zentralverbandes, dessen Entwicklung hier noch eingehend geschildert wird, setzte ein neuer Abschnitt in dem Werdegang unserer Berufsorganisation ein. Das Hauptinteresse der Berufsangehörigen sowie auch der leitenden Kreise innerhalb der organisierten Arbeiterschaft Deutschlands begann sich immer mehr von der lokalistischen Organisationsrichtung ab- und der modernen zentralistischen zuzuwenden. Die lokalen Berufsvereine verloren folgedessen, soweit sie nicht durch Anschluß an den Verband zu Mitgliedschaften desselben umgewandelt wurden, jede nennenswerte Bedeutung.

Eine Ausnahme hiervon machte nur der Berliner Lokalverband, welcher auf Grund der damaligen eigenartigen Stellung der Berliner Arbeiter zur Zentralorganisation im allgemeinen, zunächst noch einige Zeit die dominierende Rolle am Orte spielte. Aber auch hier machte sich bald ein Umschwung zu Gunsten der Zentralorganisation bemerkbar. Ungefähr 2½ Jahre nach Gründung des Zentralverbandes, hatte die Mitgliederzahl desselben in Berlin die des Lokalverbandes überholt und damit gleichzeitig das Schwergewicht zu des ersteren Gunsten verschoben.

Die Vertreter der lokalen Richtung ließen selbstverständlich kein Mittel unversucht, um ihren Einfluß auch auf die Kollegen in den übrigen Orten Deutschlands zu erhalten. So wurde bereits in der Nr. 3 des „Handelshilfsarbeiter" vom 1. Februar 1897 ein Aufruf des Vertrauensmannes, zugunsten einer am 28. Februar 1897 in Leipzig abzuhaltenden Konferenz von Vertretern lokaler Berufsvereine erlassen, aus welchem wir folgenden, charakteristischen Teil nachstehend wiedergeben:

„Kollegen! Unser Berufskongreß vom Mai 1896 in Halberstadt, der aus allen Gauen Deutschlands beschickt war und an dem alle Branchen unseres Berufes beratend und beschließend teilnahmen, hat Beschlüsse gefaßt, die uns auf weitere 2 Jahre die ruhige Entwicklung unserer Organisation sicherten! Kollegen allerorts, Euch wurden durch Eure Delegierten alle Beschlüsse zur Begutachtung unterbreitet und ausnahmslos erklärtet Ihr Eure Zustimmung!

Trotzdem und alledem erleben wir ein Schauspiel, wie es zum Glück nur in wenigen Gewerkschaften geboten wird. Während der vorjährigen Weihnachtsfeiertage aber sind in Altenburg einige Kollegen zusammen gewesen, die die Beschlüsse des Halberstädter Kongresses einfach über den Haufen gerannt und sich einen Zentralverband gegründet haben. War die Legitimation der Zusammengekommenen schon eine sehr fragwürdige, noch schlimmer stand es um die Gründe, die zu dem Zertrümmerungsversuch herhalten mußten, aber — der Zweck wurde erreicht, der Wille einzelner durchgeführt!

Kollegen! In Halberstadt als Vertrauensmann für Deutschland gewählt, bin ich fest entschlossen, mein Mandat bis aufs peinlichste auszuführen, dazu bedarf ich Eurer Unterstützung!

Nachdem Berlin es abgelehnt hatte, die Zusammenkunft in Altenburg zu beschicken, hat auch die Berliner Organisation es mit erdrückender Majorität abgelehnt, die dort gefaßten Beschlüsse überhaupt zu diskutieren. Das gleiche ist in den weitaus meisten und größten Orten, so in Leipzig, Breslau, Frankfurt a. M., Königsberg i. Pr., Elbing, Halle a. d. S. geschehen. Ich fordere nun

die Kollegen an allen Orten auf, zu beweisen, daß der ernste Wille, die Beschlüsse des für die Gesamtheit allein maßgebenden Halberstädter Berufskongresses der Handelshilfsarbeiter mit allem Nachdruck auszuführen, vorhanden ist, und diesem Willen auch die Tat auf dem Fuße folgt.

Kollegen! Nicht unsere Zeitung (die uns die Berliner nach wie vor zur Verfügung stellen), nicht unsere Vereine wollen wir mit der Frage: „Was nun?“ ihren eigentlichen Aufgaben entziehen, sondern eine Konferenz derer, die auf dem Boden der Halberstädter Beschlüsse stehen, die ich im Einverständnis mit den Unterzeichneten hiermit auf Sonntag, den 28. Februar d. J., nach Leipzig in das Lokal des Herrn Spieß, „Stadt Hannover“, Seeburgstr. 3—5 einberufe, soll diese Frage ventilieren und in Uebereinstimmung mit der Gesamtheit das weitere Tun und Lassen vorzeichnen.

Die provisorische Tagesordnung lautet: „Wie haben wir unsere fernere Taktik nach Durchbrechung der Halberstädter Beschlüsse zu führen?“ Referent: Kollege H. Hopf-Frankfurt a. M.

Der Vertrauensmann für Deutschland:

Carl Alboldt.“

Die Konferenz fand, wie vorstehend bekannt gegeben, am 28. Februar 1897 in Leipzig statt. Vertreten waren auf derselben 12 Orte durch 13 Delegierte. Das Mandat für einen Ort — Elbing — wurde aus vereinsgesetzlichen Bedenken für ungültig erklärt. Außerdem nahmen an der Konferenz teil: der Vertrauensmann und zwei Revisoren, ein Vertreter der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands und ein Vertreter der organisierten Handlungsgehilfen Leipzigs. Die Tagesordnung der Konferenz wurde wie folgt festgesetzt:

„1. Kassenbericht des Vertrauensmannes.
2. Wie gestalten wir unsere fernere Taktik nach Durchbrechung der Halberstädter Beschlüsse.
3. Anträge.
4. Diskussion.“

Nach dem vom Vertrauensmann für die Zeit vom 13. Mai 1896 bis 31. Januar 1897 erstatteten Kassenbericht betrugen die Einnahmen für diese Zeit, einschließlich eines Kassenbestandes von 854,30 Mk., insgesamt 2089,51 Mk. Die Ausgaben bezifferten sich auf 1907,19 Mk., so daß ein Kassenbestand von 182,32 Mk. verblieb.

In dem Referat über die Frage der ferneren Taktik, kamen — nach dem in Nr. 10 des „Correspondenzblattes“ der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands“ vom 8. März 1897 enthaltenen Bericht — folgende Gesichtspunkte in Betracht: Die Arbeitsverhältnisse der im Handels- und Transportgewerbe beschäftigten Hilfsarbeiter lassen für diese die Lokalorganisation als die beste Form der Organisation erscheinen, weil die lange Arbeitszeit es diesen Arbeitern nicht gestattet, an politischen Versammlungen teilzunehmen. Da die politische Aufklärung über die alle Handelshilfsarbeiter interessierenden Fragen aber notwendig sei, müßten sie lokal organisiert sein, um sich auch mit diesen Fragen beschäftigen zu können. Auf die Durchführung von Streiks, könne wenig Gewicht gelegt werden, da die in Betracht kommenden ungelernten Arbeiter, sehr leicht zu ersetzen seien. Die lokale Organisationsform biete nach jeder Richtung mehr Bewegungsfreiheit, als die zentrale. Um die Arbeiter an die Organisation zu fesseln, müsse man ihnen etwas bieten. Vor allen Dingen müsse man suchen, sie nach ihren Berufen zu organisieren, weil dadurch naturgemäß ihre Interessen besser gewahrt und vertreten werden könnten. Die Handelshilfsarbeiter könnten ferner auch keine höheren Beiträge zahlen als bisher. Im übrigen empfehlen sich auch hohe Beiträge und

hohe Kassenbestände nicht, da sie unnötig zu Streiks anregten usw.

Diesem Bericht wurde allerdings von der damaligen Redaktion des „Handelshilfsarbeiter“ nach einer in Nr. 6 dieses Blattes vom 15. März 1897, enthaltenen Notiz, die Objektivität abgesprochen. Wie weit diese Behauptung den Tatsachen entspricht, läßt sich aus dem in derselben Nummer obigen Blattes enthaltenen, eigenen Bericht der Redaktion, nicht feststellen. Dort heißt es bezüglich der Ausführungen des Referenten zu dem fraglichen Punkt nur: „In interessanter Weise führte H. die Vorteile der bisherigen Organisationsform vor Augen, die Form, der zur Zentralisation nur das Tüpfelchen über dem i fehlt, und wendet sich, stützend auf ein reiches Material, ganz entschieden gegen den Anschluß an die von der Minderheit geschaffene Zentralisation usw.“ Für die Objektivität des im „Correspondenzblatt“ enthaltenen Berichts spricht aber demgegenüber die Person des Berichterstatters selbst, der, nach seinen eigenen Ansichten zu urteilen, gar nicht in den Verdacht kommen konnte, etwa zu Gunsten der Zentralisten Partei zu ergreifen. Leitet er doch selbst seinen Bericht im „Correspondenzblatt“ u. a. mit folgenden Ausführungen ein: „Dieser Beschluß — gemeint ist der des Halberstädter Kongresses betr. Abhaltung des nächsten Kongresses — ist von einem Teile der Handelshilfsarbeiter auf einem im Dezember 1896 in Altenburg abgehaltenen außerordentlichen Kongreß durchbrochen worden, ohne daß irgend welche bedeutsamen stichhaltigen Gründe dazu vorhanden waren.“

Aber auch auf der Konferenz selbst erklärte der Vertreter der Generalkommission: er bedauere die eingetretene Zersplitterung und könne die Haltung der Zentralisten nicht billigen, da er eingesehen habe, daß die nötige Aufklärung, um zur Zentralisation zu schreiten, in den Reihen der Handelshilfsarbeiter noch nicht vorhanden sei; außerdem sei es unmöglich, mit 20 Pf. wöchentlichem Beitrag die im Statut des Zentralverbandes enthaltenen Unterstützungen zu zahlen.

Nach dieser Stellungnahme des Vertreters der Generalkommission erscheint es tatsächlich, ausgeschlossen, daß bezüglich des von ihm verfaßten Berichts für das „Correspondenzblatt“ die Behauptung der Redaktion des „Handelshilfsarbeiter“ zutreffend sein könnte. Demnach kann dieser Bericht — weil objektiv — wohl als Grundlage für die Beurteilung des Standpunktes herangezogen werden, den der Referent zu diesem Verhandlungspunkt der Konferenz, in bezug auf die Organisation, vertreten hat. Da, wie aus dem Bericht über die Verhandlungen weiter ersichtlich, sämtliche Diskussionsredner den Ausführungen des Referenten zustimmten, haben wir es in den von ihm aufgestellten Thesen mit der Gesamtansicht der Konferenzteilnehmer zu tun. Aus dieser Stellungnahme der Konferenzteilnehmer ging unzweideutig hervor, daß sie samt und sonders noch lokalistischen Anschauungen huldigten, und daß die Befürchtung der Zentralisten, es sei ersteren überhaupt niemals recht ernst gewesen, mit der Verwirklichung der Beschlüsse des Halberstädter Kongresses, nur zu begründet war. Das ständige Hinweisen auf die strikte Befolgung dieser Beschlüsse durch die Lokalisten und ihre Verletzung durch das Vorgehen der Zentralisten, sollte offenbar nur dazu dienen, die letzteren der Oeffentlichkeit gegenüber ins Unrecht zu setzen. Diese Absicht gelang auch vorübergehend, so daß sich selbst der Vertreter der Generalkommission dadurch in seinem Urteil beeinflussen ließ. Dies, trotzdem in Halberstadt beschlossen worden war, daß in längstens zwei Jahren ein weiterer Berufskongreß einberufen werden sollte, auf welchem die Zentralorganisation eingeführt werden müßte, wenn nicht besondere Umstände einträten, welche die frühere Einberufung eines Kongresses unbedingt notwendig machten. Diese Notwendigkeit erachteten die Zentralisten bereits wenige Monate nach dem Halberstädter Kongreß für gekommen und beriefen im Einverständnis der

Mehrheit der damals in Frage kommenden Organisationen resp. deren Funktionären den Kongreß nach Altenburg auf Weihnachten 1896 ein. Dieser Kongreß beschloß, wie bekannt, die Gründung des Zentralverbandes. Dadurch gelangte die Zentralorganisation allerdings früher, als durch den Beschluß des Halberstädter Kongresses bedingt, zur Einführung. Daß dies nicht zum Schaden, sondern im Gegenteil, sehr zum Vorteil der Organisation geschehen ist, hat die Entwicklung der Dinge in der ferneren Zeit gezeigt. Wenn also damals die Zentralisten ständig als diejenigen bezeichnet wurden, welche die Kongreßbeschlüsse durchbrochen und dadurch zur Zersplitterung innerhalb der Organisation beigetragen haben, dann trifft das nur bezüglich der Form zu. In Wirklichkeit entsprach ihr Handeln aber durchaus den Ideen, von welchen die Delegierten des Halberstädter Kongresses, bei Fassung ihres Beschlusses betreffend die Einführung der Zentralorganisation geleitet worden waren. Ja, die Fassung des Absatzes 5 der fraglichen Resolution dieses Kongresses läßt zur Genüge erkennen, daß die Delegierten von vornherein mit der Möglichkeit des Eintretens „besonderer Umstände und der dadurch bedingten eventuellen früheren Einberufung eines weiteren Kongresses rechneten. Fest steht jedenfalls unzweifelhaft, daß nur auf diesem Wege die rechtzeitige Schaffung einer leistungsfähigen Berufsorganisation möglich war.

Doch kehren wir zu den Verhandlungen der Konferenz zurück. Dieselben ergaben bezüglich der zu befolgenden Taktik, außer dem bereits Angeführten, wesentliche neue Momente nicht, da naturgemäß alle Diskussionsredner sich begreiflicher Weise mit den Beschlüssen des Altenburger Kongresses beschäftigten und dabei selbstverständlich bestrebt waren, diese möglichst herabzusetzen, um auf diese Weise den für den Weiterbestand der lokalistischen Organisationsrichtung notwendigen Gegensatz zur Zentralorganisation zu konstruieren.

Das Ergebnis der Verhandlungen war die Annahme nachstehender Resolution:

„Die am 28. Februar in Leipzig tagende Berufskonferenz der auf dem Boden der Halberstädter Beschlüsse stehenden Handelshilfsarbeiter Deutschlands erklärt:

Das Verhalten einzelner Anhänger der Zentralisation und ihre unqualifizierbare Agitation gegen den Vertrauensmann für Deutschland, wie gegen die Halberstädter Beschlüsse war organisierter Arbeiter unwürdig und zwar um deswillen, weil nach ihrer Ueberzeugung die Angriffe nur dem Zwecke dienen sollten, um die Einberufung eines Kongresses zur Gründung eines Zentralverbandes rechtfertigen zu können. Die Konferenz erklärt aus diesem Grunde die Handlungsweise der Betreffenden für undemokratisch und verwerflich. Aus oben angeführten Gründen kann die Konferenz in Anbetracht der Unzuständigkeit des Altenburger Kongresses die von einer Minderheit geschaffene Zentralisation nicht anerkennen.

Der „Handelshilfsarbeiter" bleibt bis auf weiteres Eigentum der Berliner Organisation.

Ein dreigliedriger Ausschuß prüft alle an ihn schriftlich eingesandten eventuellen Beschwerden gegen den Vertrauensmann und die Redaktion. Berufungen gegen die Entscheidungen des Ausschusses können dem nächsten Berufskongreß unterbreitet werden.

Ueber die Abhaltung des nächsten Kongresses hat der Vertrauensmann im Frühjahr 1898 eine Urabstimmung der Orte vornehmen zu lassen."

Nach Annahme dieser Resolution, waren die geringen Hoffnungen, daß die Vertreter der lokalen Richtung sich doch noch besinnen und den Anschluß an die Zentralorganisation vollziehen würden, zu Wasser geworden. Fortan mußte mit zwei Organisationsrichtungen der Handelshilfsarbeiter gerechnet werden. Diese Tatsache führte zunächst im

Verhältnis der organisierten Handelshilfsarbeiter zur Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands zum Zwiespalt. Der bisherige Vertreter der Handelshilfsarbeiter im Gewerkschaftsausschuß hatte sich dem Zentralverband angeschlossen und war vom Vorstand dieses Verbandes als Vertreter desselben im Ausschuß bestimmt worden. Der Vertrauensmann der lokalistischen Richtung ernannte nunmehr auf der Leipziger Konferenz einen anderen Vertreter, so daß die organisierten Handelshilfsarbeiter durch zwei Delegierte im Gewerkschaftsausschuß vertreten waren.

Mit diesem Zustand schien sich die Generalkommission vorerst abfinden zu wollen in der Hoffnung, daß es in absehbarer Zeit gelingen würde, die streitenden Teile zusammenzuführen. Nicht so aber der Vorstand des Zentralverbandes. Dieser stellte sich auf den Standpunkt, daß der Vertreter der lokalistischen Richtung vom Ausschuß zurückzuweisen sei, weil laut Regulativ der Generalkommission resp. des Gewerkschaftsausschusses, für Berufe, in denen Zentralorganisationen bestehen, nur Vertreter dieser zuzulassen seien. Es kam dieserhalb zu lebhaften Auseinandersetzungen im Gewerkschaftsausschuß. Dieser setzte eine Untersuchungskommission ein. Die Kommission erstattete in der Sitzung des Ausschusses vom 16. Juli 1897 Bericht über ihre Tätigkeit und schlug folgende Resolution zur Annahme vor:

„Der Gewerkschaftsausschuß erklärt die am 26. Dezember 1896 in Altenburg erfolgte Gründung des Zentralverbandes der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands als prinzipiell den Beschlüssen des Halberstädter Gewerkschaftskongresses, sowie des zweiten Kongresses der Handels- und Transporthilfsarbeiter entsprechend, — daß der Zentralverband früher, als ursprünglich beabsichtigt, ins Leben gerufen wurde, ist auf Streitigkeiten unter den Berufsgenossen zurückzuführen, deren Erledigung diesen selbst überlassen werden muß. Keinesfalls dürfen diese Streitigkeiten als Vorwand für die Aufrechterhaltung einer Doppelorganisation dienen, vielmehr sind alle Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter aufzufordern, sich dem Zentralverband anzuschließen und etwaige persönliche oder andere Differenzen dort zum Austrag zu bringen. Der Gewerkschaftsausschuß resp. die Generalkommission, als Vertretung der zentralisierten Gewerkschaften, können demnach nur den Zentralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter als berechtigte Organisation anerkennen."

Zur Begründung der Resolution wurde angeführt, daß die Lösung der strittigen Frage doch nur gemäß den Beschlüssen des Kongresses der Handelshilfsarbeiter, durch Vereinigung in einem Zentralverband erfolgen könne. Je eher diese Lösung erfolge, desto vorteilhafter würden sich die Verhältnisse für die Handelshilfsarbeiter gestalten. Die von der Kommission vorgelegte Resolution gelangte schließlich zur einstimmigen Annahme.

Durch diesen Beschluß des Gewerkschaftsausschusses verschlechterte sich selbstverständlich die Position der lokalistischen Richtung insofern, als nunmehr die Gewerkschaftskartelle veranlaßt wurden, ihre Unterstützung nicht dieser, sondern der zentralistischen Richtung zu teil werden zu lassen.

Unter diesen Umständen konnten die lokalistischen Organisationen, auch durch die Beschlüsse der Leipziger Konferenz, das verlorene Terrain nicht mehr zurückerobern. Im Gegenteil, ihr Einfluß in Deutschland sank in demselben Maße weiter, in dem der des Zentralverbandes durch Vermehrung seiner Mitgliederzahl stieg. Die beiderseitigen Mitgliederzahlen betrugen:

	1897		1898		1899	
	lokal	zentral	lokal	zentral	lokal	zentral
1. Quartal	2121	1881	2595	3907	4384	7114
2. „	2095	2414	2874	4601	4309	7842
3. „	2230	3268	3447	5687	4745	9392
4. „	2397	3474	3731	6069	4977	10 540

Der Einsicht, daß schließlich doch die zentralistische Richtung die obsiegende sein würde, konnten sich nach dieser Entwicklung auch die leitenden Personen der lokalen Richtung nicht dauernd verschließen. Aber nicht nur bei diesen, sondern auch bei den Mitgliedern der Lokalvereine, begann sich folgedessen eine, dem eventuellen Zusammenschluß mit dem Zentralverband günstigere Stimmung bemerkbar zu machen.

Inzwischen hatte der Vorstand des Zentralverbandes die Vorbereitungen zur Abhaltung der ersten Generalversammlung, welche Weihnachten 1898 in Kassel tagte, getroffen und durch einen seiner Beauftragten zum gleichen Zeitpunkt einen allgemeinen Berufskongreß einberufen. Letzteres geschah zu dem Zwecke, alle wichtigen Berufsfragen sozialpolitischer Natur in zweckentsprechender Weise zu behandeln. Der Zutritt zu diesem Kongreß war allen auf dem Boden der modernen Arbeiterbewegung stehenden, in öffentlichen Versammlungen der Berufsgenossen gewählten Delegierten, gleichviel welcher Organisationsrichtung dieselben angehörten, durch entsprechende Bekanntmachung in Nr. 17 des „Courier" vom 1. September 1898 garantiert worden. Inzwischen hatte sich der Vertrauensmann der lokalen Richtung, auf Grund des Beschlusses der Leipziger Konferenz, mit den Vertrauensleuten der einzelnen Orte dahin verständigt, im Jahre 1898 von der Abhaltung eines Kongresses abzusehen und — einen solchen für die Anhänger der lokalen Richtung zu Pfingsten 1899 nach Frankfurt a. M. einzuberufen. Da von der Teilnahme an diesem Kongreß die Anhänger der bestehenden Zentralorganisation von vornherein ausgeschlossen sein sollten, lag die Vermutung nahe, daß es auf dem Kongreß nicht nur zu keiner Verständigung kommen, sondern durch eventuelle Gründung eines zweiten Zentralverbandes die vorhandenen Gegensätze noch vertieft werden sollten.

Dieser Umstand veranlaßte die Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands, noch in letzter Stunde und zwar vor Stattfinden des von zentraler Seite nach Kassel einberufenen Kongresses einen Einigungsversuch zu machen. Zu diesem Zwecke wandte sich die Generalkommission an die Vertreter beider Richtungen mit dem Vorschlage, eine gemeinsame Konferenz zwecks Behandlung und Erledigung der strittigen Fragen unter dem Vorsitz der Generalkommission abzuhalten. Diesem Vorschlage stimmten die Vertreter beider Richtungen zu.

Die Konferenz fand am 11. Dezember 1898 in Berlin statt. Anwesend waren von der lokalen und zentralen Richtung je 12 Vertreter, darunter Delegierte der lokalen Richtung aus Berlin, Frankfurt a. M., Hamburg und Leipzig und der zentralen aus Berlin, Hamburg und Leipzig. Außerdem nahmen an der Konferenz teil, zwei Vertreter der Generalkommission und drei Vertreter des Ausschusses der Berliner Gewerkschaftskommission. Letztere zu dem Zwecke, um über bestimmte, mit den Differenzen zwischen den Berliner Vertretern beider Richtungen zusammenhängende Fragen Auskunft zu geben.

Die Verhandlungen der Konferenz führten zu lebhaften Auseinandersetzungen zwischen den Vertretern beider Richtungen. Von lokaler Seite wurde als Vorbedingung für eine eventuelle Einigung, der Rücktritt des Vorsitzenden des Zentralverbandes und des Redakteurs des „Courier" gefordert. Weiter wurde verlangt, daß die Zentralisten ihren Verband auflösen sollten. Ferner sollten die Zentralisten den ihrerseits zu Weihnachten 1898 einberufenen Kongreß rückgängig machen.

Die Vertreter der lokalen Richtung verpflichteten sich demgegenüber, auch den von ihnen zu Pfingsten 1899 einberufenen Kongreß ebenfalls rückgängig zu machen. Anstelle dieser beiden Kongresse sollte dann — das wünschten die Vertreter der Lokalisten — eventl. Ostern 1899 ein gemeinsamer Kongreß stattfinden, zu welchem beide Richtungen die gleiche Delegiertenzahl zu entsenden hätten. Auf diesem Kongreß sollte dann ein neuer Zentralverband gegründet werden. Von den Vertretern des Zentralverbandes wurde erklärt, daß sie ihre Zustimmung zum Rücktritt des Verbandsvorsitzenden und des Redakteurs unter keinen Umständen geben könnten. Weiter lehnten sie es entschieden ab, ihren Verband, der sich in den zwei Jahren seines Bestehens außerordentlich günstig entwickelt hatte, zu Gunsten eines neu zu gründenden aufzulösen. Dagegen seien sie bereit, unter bestimmten Voraussetzungen, auf die Abhaltung ihres Kongresses zu Gunsten eines gemeinsamen Berufskongresses zu verzichten. Nach weiteren lebhaften Auseinandersetzungen, zum Teil persönlicher Natur, fand schließlich folgender, von den Vertretern der Generalkommission gemachte Einigungsvorschlag, einstimmige Annahme:

„Die unterzeichneten Vertreter der Handelshilfsarbeiter erklären, daß eine Einigung der beiden differierenden Richtungen in der Handelshilfsarbeiterbewegung auf folgender Grundlage erstrebt werden soll:

1. Die von den Genossen Hoffmann und Alboldt zum 25. Dezember 1898 nach Kassel bezw. zu Pfingsten 1899 nach Frankfurt a. M. einberufenen Kongresse der Handelshilfsarbeiter finden nicht statt.

2. Von Alboldt, dem Vertrauensmann der lokalorganisierten Handelshilfsarbeiter, und dem Beauftragten der Zentralorganisation, Hoffmann, wird zu Ostern 1899 ein allgemeiner Handelshilfsarbeiter-Kongreß einberufen.

3. Dieser Kongreß hat über das Statut des Zentralverbandes zu beschließen und die Beamten desselben zu wählen.

Als Grundlage für die Beratungen wird das Statut des gegenwärtig noch bestehenden Zentralverbandes angenommen. Selbstverständlich steht den beiderseitigen Organisationen (Zahlstellen resp. Lokalvereinen) sowie Einzelmitgliedern das Recht zu, etwaige Anträge zum Statut zu stellen.

Die Anträge zum Statut und für den Kongreß überhaupt, sind an ein Kongreßkomitee einzusenden, daß aus den Genossen Alboldt und Hoffmann besteht.

Auf je 300 Mitglieder ist ein Delegierter zu wählen. Die am Schlusse des 4. Quartals 1898 in beiden Organisationen vorhandenen Mitglieder werden als Grundlage für die Zahl der zu wählenden Delegierten angenommen.

Joh. Hoffmann. Paul Steinicke. Erwin Höselbarth. Friedrich Himpel-Hamburg. Oswald Schumann. Joh. Dreher. Karl Kaßler. Franz Schmidt-Leipzig. Berthold Streitner. Paul Michaels. G. Straube. Otto Kräker. Rob. Stange-Leipzig. Alb. Freude. W. Voß-Hamburg. Emil Putzer. Otto Martini. H. Hopf-Frankfurt a. M. Karl Alboldt. Christian Meuer. Joh. Rein. Paul Schertel. Robert Oertel."

Mit Annahme dieses Einigungsvorschlages war der eigentliche Zweck der Konferenz erfüllt. Die Konferenz zeitigte aber außerdem insofern noch ein wichtiges Ergebnis, als durch Vernehmung der Vertreter des Ausschusses der Berliner Gewerkschaftskommission, die, gegen ein Mitglied des Vorstandes des Zentralverbandes inszenierte Verleumdungshetze beseitigt wurde, indem sich die Haltlosigkeit der diesbezüglich aufgestellten Behauptungen resp. der an bestimmte Vorgänge

geknüpften Folgerungen erwies und als treibendes Moment die persönliche Gehässigkeit bestimmter Personen festgestellt wurde.

Zu dem Einigungsvorschlage der Konferenz nahm die Weihnachten 1898 tagende erste Generalversammlung des Zentralverbandes Stellung und faßte diesbezüglich folgenden Beschluß:

„Die Generalversammlung erklärt sich mit der Einberufung eines Einigungskongresses zu Ostern 1899 einverstanden, unter der Bedingung jedoch, daß der Kongreß in Berlin oder in Leipzig stattfindet. Die Generalversammlung erwartet von den lokalorganisierten Kollegen, daß sie sich dieser Bedingung fügen, weil ja die Wahl eines anderen Ortes beiden Parteien namhafte Unkosten auferlegen würde, die im Interesse der Organisation gespart werden können. Die Generalversammlung spricht die Hoffnung aus, daß der Kongreß zu einer Einigung führt und verlangt in diesem Falle von den Kollegen beider Richtungen, daß die auf beiden Seiten gemachten Fehler vergessen werden, weil nur dadurch eine wirkliche Einigung und ein ersprießliches Hand in Hand arbeiten erzielt werden kann."

Bereits durch Bekanntmachung in Nr. 2 des „Courier" und des „Handelshilfsarbeiter" vom 22. Januar 1899 wurde der Kongreß zum 2., 3. und 4. April (Ostern) 1899 nach Leipzig einberufen. Für die Verhandlungen desselben wurde von den Einberufern folgende Tagesordnung in Vorschlag gebracht:

„1. Bericht des Vertrauensmannes.

a) Kassenbericht.

b) Rechenschaftsbericht.

c) Bericht der Einigungskommission.

2. Statutenberatung und Wahl der Verbandsleitung.

3. Die Unfallversicherungsgesetzgebung mit besonderer Berücksichtigung unseres Berufs.

4. Die §§ 315 und 316 des Strafgesetzbuches und ihre Anwendung auf die Straßenbahnen.

5. Das Fiasko der Sozialreform im Handelsgewerbe und die Sonntagsruhe im Verkehrsgewerbe.

6. Anträge und Berufsangelegenheiten."

Der Kongreß begann sodann seine Verhandlungen zur festgesetzten Zeit. Die Prüfung der Mandate wurde durch eine paritätisch zusammengesetzte Kommission unter Leitung des Vertreters der Generalkommission vorgenommen. Nach dem von diesem erstatteten Bericht betrug die Zahl der auf dem Kongreß vertretenen zentralorganisierten Berufsangehörigen 6155 und der lokalorganisierten 3731. Daraufhin beschloß die Kommission, der zentralen Richtung 21 und der lokalen 13 Mandate zuzuerkennen. Ferner wurde beantragt, einem Leipziger Kollegen der lokalen Richtung als Vertreter der beiden Orte Glogau und Solingen und dem Vertreter der Berliner Droschkenkutscher beratende Stimme zu erteilen, dagegen das Mandat der lokalen Richtung für Hannover zu kassieren. Ein Protest der zentralen Richtung, welcher sich gegen zwei von dieser in Hamburg gewählte Delegierte richtete, weil dieselben inzwischen eine, gegen die Interessen des Verbandes gerichtete Tätigkeit entfaltet hatten, wurde, trotz Einspruchs der Vertreter der lokalen Richtung, zu Gunsten der von zentraler Seite gewählten Ersatzdelegierten entschieden. Außerdem wurde beschlossen, den Einberufern des Kongresses und den Redakteuren der beiden Organe „Courier" und „Handelshilfsarbeiter" beratende und beschließende und einem Revisor des Vertrauensmannes beratende Stimme zu erteilen. Die Präsenzliste des Kongresses setzte sich nach diesen Beschlüssen wie folgt zusammen: Vollberechtigte Vertreter der

zentralen Richtung 23, der lokalen 15, außerdem zwei Vertreter der letzteren Richtung und der Vertreter der Berliner Droschkenkutscher mit beratender Stimme.

Nach dem nunmehr vom Vertrauensmann erstatteten Kassenbericht betrugen die Einnahmen desselben für die Zeit vom 14. Mai 1896 bis 28. Februar 1899, einschließlich das Kassenbestandes vom 14. Mai 1896 in Höhe von 854,30 Mk., insgesamt 4507,91 Mk., denen Ausgaben im Betrage von 3910,97 Mk. gegenüberstanden, so daß am 1. März 1899 ein Bestand von 596,94 Mk. vorhanden war. Aus dem sich hieran anschließenden Rechenschaftsbericht verdient als beachtenswert hervorgehoben zu werden, daß auch seitens der Vertreter der lokalen Richtung die intensivsten Anstrengungen gemacht worden waren, die indifferenten Berufsangehörigen zur Organisation heranzuziehen. Der Erfolg dieser Tätigkeit drückte sich auch in der Zahl der von dieser Richtung organisierten Berufsangehörigen aus, welche sich nach Angabe des Berichterstatters in der Zeit vom 1. Quartal 1897 bis zum Stattfinden des Kongresses von 2121 auf 4373 erhöht hatte. Zum Schluß gab der Berichterstatter dem Wunsche Ausdruck, daß die Verhandlungen zur Beendigung des Bruderkrieges beitragen und das Ergebnis der Verhandlungen des Kongresses, die Schaffung der geeinten Organisation der Handelshilfsarbeiter sein möge.

Den weitaus wichtigsten Teil der Verhandlungen des Leipziger Kongresses bildeten die über Punkt 1c) „Bericht der Einigungskommission". Das Referat hierzu hatte der Vertreter der Generalkommission übernommen. Derselbe gab zunächst seiner Ansicht dahin Ausdruck, daß die Einberufung des Altenburger Kongresses tatsächlich zu Unrecht erfolgt sei, da das Recht, einen solchen Kongreß einzuberufen, nur dem Vertrauensmann für Deutschland zustand. Die Halberstädter Beschlüsse seien also durchbrochen worden. An den Differenzen selbst aber tragen beide Teile Schuld. Die Situation sei dann durch den Beschluß des Gewerkschaftsausschusses zu Gunsten der zentralen Richtung, wesentlich verschärft und die Differenzen erheblich gesteigert worden. Die Generalkommission selbst habe an den diesbezüglichen Beschlüssen des Gewerkschaftsausschusses nichts ändern können. Tatsache sei, daß sich nach Gründung des Zentralverbandes, die Mehrheit der Handelshilfsarbeiter für die zentrale Richtung entschieden habe. Auf die geplanten Kasseler und Frankfurter Kongresse eingehend, bemerkte der Redner, daß seiner Ansicht nach das Stattfinden des ersteren, gleichbedeutend mit einer Ausschaltung jeder Verständigungsmöglichkeit gewesen wäre. Deshalb nahm die Generalkommission Veranlassung, durch entsprechende Verhandlungen, diesen Einigungskongreß herbeizuführen. Er hoffe zuversichtlich, daß es auf diesem Kongreß zur Anerkennung der Beschlüsse der Berliner Konferenz und im weiteren zur Einigung kommen werde; auf keinen Fall sollte man — so schloß Redner — diese an der Personenfrage scheitern lassen. Anschließend an diese seine Ausführungen stellte der Vertreter der Generalkommission folgenden Antrag:

> „Der Kongreß beschließt, eine Einigung der Handelshilfsarbeiter Deutschlands auf Grund der Beschlüsse der Konferenz, die am 11. Dezember 1898 in Berlin stattfand, herbeizuführen."

Nach längerer Diskussion des von der Einigungskommission erstatteten Berichts gelangte vorstehender Antrag des Vertreters der Generalkommission zur einstimmigen Annahme. Dadurch war nunmehr die Grundlage für den Eintritt in die Beratung des zweiten Punktes der Tagesordnung: „Statutenberatung und Wahl der Verbandsleitung" geschaffen. Zu diesem Punkt war von den Hamburger Kollegen lokaler Richtung folgender Antrag gestellt worden:

> „Den „Kollegen" Schumann und Dreher (Berlin), Himpel (Hamburg), Eckardt (Mannheim) das Recht abzusprechen, innerhalb dreier Jahre ein Amt in der Organisation zu bekleiden."

Weiter war der Frankfurter Delegierte durch eine Versammlung der dortigen Berufskollegen beauftragt worden alle Anträge zu unterstützen, welche eine Verlegung des Verbandssitzes von Berlin nach einem anderen Ort herbeizuführen beabsichtigen, eventl. sollte der Delegierte selbst einen dahingehenden Antrag stellen.

Vor Eintritt in die Statutenberatung gab der Vertreter der Münchener Kollegen die Erklärung ab, daß er gegen das Gesamtstatut stimmen müsse, und daß sich die Münchener Kollegen unter den gegebenen Verhältnissen dem Zentralverbande nicht anschließen würden. Der Braunschweiger Delegierte erklärte, daß diejenigen Kollegen, welche den Zentralverband gegründet haben, es nicht ehrlich mit der Kollegenschaft Deutschlands meinten, und ehe die Braunschweiger Kollegen zur jetzigen Zentrale überträten, würden sie sich dem Fabrikarbeiter-Verband anschließen. Daraufhin gab der Vertreter der Generalkommission folgende Erklärung ab:

„Es ist gut, daß wir die eben gehörten Erklärungen vor der Beschlußfassung über das Statut erhalten. Dadurch wird von vornherein festgestellt, welche Orte sich von der zu schaffenden gemeinsamen Organisation abzusondern gedenken. Die Einigung der Handelshilfsarbeiter ist durch Annahme des Antrages betreffend die Berliner Konferenz bereits erfolgt. Einen Vertrauensmann für die Handelshilfsarbeiter Deutschlands gibt es von diesem Kongreß ab nicht mehr. Eine Verbindung der lokalorganisierten Handelshilfsarbeiter existiert demnach neben dem Zentralverband nicht. Abseits stehende Organisation wären infolgedessen isoliert und die zentralistischen Gewerkschaften und die Gewerkschaftskartelle werden ihre Stellungnahme gegen diese Organisationen dementsprechend einrichten."

Die Vertreter der Frankfurter, Königsberger, Krefelder und Zwickauer lokalorganisierten Kollegen erklärten hierauf, daß ihre Vereine unter bestimmten Voraussetzungen zum Anschluß an den Zentralverband bereit wären. Die Berliner Delegierten lokaler Richtung erklärten ebenfalls, daß sich die dortigen Kollegen dieser Richtung dem Zentralverband anschließen würden. Voraussetzung dafür wäre aber die Erfüllung folgender Bedingungen: 1. Einführung des Wochenbeitrags von 15 Pf. und Fallenlassen der Arbeitslosenunterstützung. 2. Herabsetzung der an die Hauptkasse des Verbandes zu zahlenden Beitragsquote für Großstädte von 50 auf 25 pCt. 3. Beibehaltung aller bisher in der Lokalorganisation vorhandenen Unterstützungs- und sonstigen Einrichtungen und Verwaltung derselben durch die örtlichen Vorstände. 4. Garantierung des Eigentumsrechts an allen Vermögensbeständen der Lokalvereine, wie Bibliotheken, Kassenbeständen 2c. durch entsprechende protokollarische Erklärung der Verbandsleitung. 5. Ueberlassung eines besoldeten Sitzes im Hauptvorstand des Zentralverbandes.

In der an diese Vorschläge anknüpfenden Diskussion wurde u. a. auch vom Vertreter der Generalkommission die Beibehaltung der Arbeitslosenunterstützung aufs wärmste befürwortet und den Delegierten der lokalen Richtung dringend empfohlen, durch Beibehaltung des 20 Pf.-Wochenbeitrages, die Aufrechterhaltung dieser Unterstützungseinrichtung zu ermöglichen. Bei der hierauf vorgenommenen namentlichen Abstimmung über diese Frage, stimmten für Beibehaltung der Arbeitslosenunterstützung 23, dagegen 12 Delegierte. Für einen Wochenbeitrag von 20 Pf. stimmten hierauf 25, für einen solchen von 15 Pf. 10 Delegierte. Bei der Beschlußfassung über den Sitz des Verbandsausschusses wurden zunächst abgegeben: für Leipzig 12, Frankfurt am Main 11, und Stuttgart 8 Stimmen. Bei der engeren Wahl wurde Leipzig mit 16 Stimmen, gegen 14, welche auf Frankfurt a. M. entfielen, als Sitz des Verbandsausschusses bestimmt.

Die nun folgende Wahl der Verbandsleitung zeitigte lebhafte Erörterungen. Von allen Rednern der lokalen Richtung wurde die Forderung gestellt, der Vorsitzende des Verbandes, sowie der Redakteur des Verbandsorgans sollten ihre Aemter niederlegen und auf eine Wiederwahl verzichten. Demgegenüber traten die Delegierten der zentralen Richtung ausnahmslos ganz entschieden für die Wiederwahl der beiden Funktionäre ein. Die hierauf vorgenommene Abstimmung ergab die Wiederwahl des bisherigen Vorsitzenden mit 20 Stimmen gegen 9 Stimmen, welche auf den Kandidaten der lokalen Richtung entfielen. Als Hauptkassierer wurde der bisherige Verwalter dieses Amtes mit 17 gegen 6 Stimmen wiedergewählt.

Beschlossen wurde dann ferner, auch den zweiten Vorsitzenden des Verbandes auf dem Kongreß zu wählen. Da die hierzu von zentraler Seite in Vorschlag gebrachten beiden Kollegen lokaler Richtung verzichteten, kam eine Wahl zunächst nicht zustande. Der Kongreß unterbrach hierauf seine Beratungen, um den Delegierten der lokalen Richtung Gelegenheit zu einer internen Besprechung der Situation zu geben. Nach Wiederaufnahme der Verhandlungen gab der Beauftragte der Delegierten lokaler Richtung folgende Erklärung ab:

„Die Delegierten der lokalen Richtung erheben Anspruch auf die beiden noch zu besetzenden Aemter, des Redakteurs und des zweiten unbesoldeten Vorsitzenden. Sollte der Kongreß diesen gestellten Anspruch nicht erfüllen, so erklären die Delegierten (lokaler Richtung), nicht mehr weiter über den zweiten Punkt der Tagesordnung (Statutenberatung) verhandeln zu wollen."

Hierauf vertagte der Kongreß seine Verhandlungen nochmals, um den Vertretern der zentralen Richtung Gelegenheit zu geben, zu den Wünschen der Vertreter der lokalen Richtung Stellung zu nehmen. Nach Wiedereintritt in die Verhandlungen gab der Vertreter dieser Richtung folgende Erklärung ab:

„Die Kollegen zentraler Richtung erklären, daß sie mit der Wahl resp. der Besoldung des zweiten Vorsitzenden und der Besetzung dieses Postens durch einen Kollegen lokaler Richtung einverstanden sind. Sie erklären weiter, daß sie dafür eintreten wollen, daß Rein (bisher Redakteur des „Handelshilfsarbeiter". D. Verf.) im Berliner Bureau angestellt wird.

Den Kollegen lokaler Richtung soll der Vorsitz des Ausschusses und weitere Vertretung in demselben zugebilligt werden."

Hierauf wurde von den Vertretern der lokalen Richtung erklärt, daß sie auf ihre Forderung bezüglich Besetzung des Postens des Redakteurs 2c. nicht verzichten könnten und sich folgedessen an den weiteren Verhandlungen über diesen Punkt der Tagesordnung nicht mehr beteiligen würden. Da nunmehr auch für die Zentralisten der Grund für Weiterberatung des Statuts in Fortfall gekommen war, wurde dasselbe in seiner weiteren Fassung durch entsprechenden Beschluß akzeptiert und alle durch die bisherigen Beschlüsse des Kongresses nicht geänderten Verbandseinrichtungen sanktioniert, sowie die in Frage kommenden Funktionäre bestätigt.

Nach gemeinsamer Behandlung der übrigen Punkte der Tagesordnung des Kongresses, welche an anderer Stelle dieser Schrift entsprechende Beachtung finden werden, wurde vom Leiter der Verhandlungen an den Kongreß das Ersuchen gerichtet, zu entscheiden, von welcher Seite resp. von welcher Person der nächste Berufskongreß einberufen werden solle. Diese Anfrage zeitigte u. a. den Vorschlag, mit der Einberufung des nächsten Kongresses zwei Kollegen und zwar je einen Zentralisten und Lokalisten zu beauftragen. Dieser Vorschlag veranlaßte den Vertreter der Generalkommission zu folgenden Ausführungen:

„Hätten Sie, die Vertreter der lokalen Richtung, meinem Ratschlage gefolgt, dann wäre es für beide Teile besser gewesen. Der noch tagende Kongreß ist die Fortsetzung des Halberstädter. Ist der Kongreß mit Ihrem Einverständnis einberufen, so müssen Sie zugeben, daß auch die Beschlüsse desselben für Sie bindend sind. Durch Nichtbefolgung meines Ratschlags haben Sie es herbeigeführt, daß Sie nunmehr isoliert von den übrigen deutschen Gewerkschaften stehen. Ganz zu Ende dürfte ja die Sache noch nicht sein und gerade die Berliner haben es in der Hand, die Differenzen, die gestern nicht zu begleichen waren, immer noch zu erledigen. Der Standpunkt der zentralen Richtung ist nicht unberechtigt, jedoch gebe ich Ihnen zu bedenken, daß vielleicht gerade durch die Bestimmung von zwei Einberufern doch noch in Berlin eine Einigung erzielt werden kann. Ist dies aber geschehen, dann kommen andere Lokalvereine nicht mehr in Betracht. Brechen Sie die letzte Brücke nicht ab, wenn es auch, was ich nochmals ausdrücklich konstatiere, damit den Anschein gewinnt, als würde hiermit eine Anerkennung der lokalen Richtung dokumentiert."

Der Kongreß nahm daraufhin folgende Resolution einstimmig an:

„Um die Verbindung zwischen den Zentralorganisierten und den Lokalvereinen nicht ganz zu verlieren, beschließt der Kongreß, mit der Einberufung des nächsten allgemeinen Kongresses die Kollegen Hoffmann und Alboldt zu betrauen."

Somit war auch für diesmal die Hoffnung aller Kollegen, welchen die Entwicklung der Berufsorganisation am Herzen lag, gescheitert. Die Einigung gelang lediglich deshalb nicht, weil die von lokalistischer Seite gestellten Anträge auf Entfernung derjenigen Personen, welche seinerzeit die Gründung des Zentralverbandes in erster Linie forcierten, von den Vertretern der zentralen Richtung nicht akzeptiert werden konnten. Die Delegierten der lokalen Richtung waren im Anschluß an den Leipziger Kongreß zusammengetreten und hatten beschlossen, keinen neuen Zentralverband zu gründen, sondern vorläufig an der bisherigen Organisationsform mit Vertrauensmännersystem festzuhalten. Ferner war beschlossen worden, statt eines Vertrauensmannes, eine Geschäftskommission, mit dem Sitz in Berlin einzusetzen.

Der Berliner Lokalverband hatte inzwischen in seiner am 10. April 1899 abgehaltenen Generalversammlung, nach Entgegennahme des Berichts der Delegierten des Leipziger Kongresses, ebenfalls beschlossen, von dem Anschluß an den Zentralverband abzusehen. Mithin war auch die letzte Hoffnung, auf Einigung mit den Zentralisten, welcher der Vertreter der Generalkommission auf dem Leipziger Kongreß Ausdruck gegeben hatte, geschwunden. Zur Bildung der in Leipzig vorgesehenen Geschäftskommission kam es aus vereinsgesetzlichen Bedenken ebenfalls nicht. Dahingegen wurde in einer am 18. April 1899 abgehaltenen öffentlichen Versammlung der lokalorganisierten Kollegen beschlossen, einen Vertrauensmann zu wählen und diesem die Erledigung der Aufgaben der geplanten Geschäftskommission zu übertragen.

Der Kampf zwischen den beiden Organisationsrichtungen entbrannte nun wiederum und wurde zum Teil mit erneuter Heftigkeit und in verschärfterer Form geführt. Aber nach Lage der Dinge mußte sich schließlich doch endlich bei den maßgebenden Kollegen der lokalen Richtung die Ueberzeugung durchsetzen, daß sie nach Leipzig in einer weit ungünstigeren Position zu kämpfen gezwungen waren als vordem, und daß ihnen nur übrig blieb, sich entweder vollständig der lokalen Organisationsrichtung in die Arme zu werfen, oder den Anschluß an die Zentralorganisationen wieder zu suchen. Von dem Anschluß an erstere rieten die einsichtigeren Kollegen, in richtiger Erkenntnis der Bedeutungslosigkeit dieser Organisationsrichtung mit Erfolg ab.

Um aber die Angliederung an die Zentralorganisationen, ohne Anschluß an den Zentralverband herbeizuführen, versuchten die Kollegen der lokalen Richtung nunmehr, die Idee der Gründung eines Zentralverbandes der Handelshilfsarbeiter Deutschlands zu propagieren. Durch Schaffung dieser Konkurrenzorganisation sollte gleichzeitig der schon bestehende Zentralverband aus dem Sattel gehoben werden.

Zu diesem Zweck wurde auf den 15. bis 17. April 1900 eine Konferenz von Vertretern der Lokalvereine nach Braunschweig berufen. Für die Verhandlungen derselben war vom Vertrauensmann folgende Tagesordnung in Vorschlag gebracht worden:

„1. Bericht des Vertrauensmannes:

a) Kassenbericht;
b) Rechenschaftsbericht.

2. Der Zusammenschluß unserer Organisationen (Zentralisation).

3. Statutenberatung.
4. Wahl des Vorstandes.
5. Berufsfragen."

Vertreten waren auf der Konferenz 11 Orte durch 14 Delegierte. Außerdem waren anwesend: der Vertrauensmann und zwei Revisoren desselben. Ersterem wurde beschließende, letzteren beratende Stimme zuerkannt. Außerdem erhielten beratende Stimme der ebenfalls anwesende frühere Vertrauensmann, sowie der Vorsitzende des Braunschweiger Lokalvereins.

Der vom Vertrauensmann für die Zeit vom 10. März 1899 bis 12. April 1900 erstattete Kassenbericht, wies einschließlich eines Kassenbestandes von 596,94 Mk. eine Einnahme von 3038,94 Mk. auf. Die Ausgaben im selben Zeitraum betrugen 2024 Mk., sodaß ein Kassenbestand von 1016,08 Mk. verblieb.

Aus dem Rechenschaftsbericht ist hervorzuheben, daß die Mitgliederzahl der Lokalorganisationen von 3731 im vierten Quartal 1898 auf 5491 im ersten Quartal 1900 gestiegen war. Der Kassenbestand der Vereine hatte sich im selben Zeitraum von 10 479,90 Mk. auf 14 127,90 Mk. erhöht. Die im Verhältnis zur Entwicklung des Zentralverbandes geringe Mitgliederzunahme der Lokalvereine versuchte der Berichterstatter dadurch zu erklären, daß die Kartelle sich den Organisationsbestrebungen der lokalistischen Richtung gegenüber vollständig ablehnend verhalten hätten. Um die Verbindung an den einzelnen Orten aufrecht zu erhalten, sei der Vertrauensmann fast nur noch auf Privatpersonen, also Genossen, welche aus besonderem Interesse zur Sache ihre Dienste zur Verfügung stellten, angewiesen gewesen. Infolgedessen war es auch nicht möglich, zwecks Propagierung der lokalistischen Idee größere Agitationstouren zu veranstalten, sondern die Haupttätigkeit mußte sich auf Erhaltung der vorhandenen Verbindungen und Ausbau der bestehenden Vereine beschränken. Als Fazit der Entwicklung der Verhältnisse gewannen die maßgebenden Kreise ihrer Richtung — so bemerkte der Berichterstatter — die Ueberzeugung, daß eine Umgestaltung der Organisation unbedingt nötig sei, zumal durch Aenderung der vereinsgesetzlichen Bestimmungen — Fall des Verbindungsverbots — das Haupthindernis für freiere politische Betätigung innerhalb der gewerkschaftlichen Vereinigungen, beseitigt worden sei. Zur Charakterisierung der damals vorhandenen Anschauung geben wir nachstehend diejenigen Sätze aus dem Bericht des Vertrauensmannes an die Konferenz wieder, welche sich auf die Gründung eines Zentralverbandes beziehen. Dieselben lauteten:

„Es bleibt kein anderer Ausweg, als die Gründung eines Zentralverbandes, welcher die uns angehörenden Berufsgruppen

vertritt und nicht nur nach Mitgliedern schreit, welche unseren Berufen überhaupt nicht angehören. Auch ist unseren Kollegen das straffe Verwaltungssystem des bestehenden Zentralverbandes unangenehm. Die Organisationen wollen sich wohl organisieren, aber nicht der Willkür einzelner Personen verkaufen, welche als Hauptvorstand über örtliche Verhältnisse und über Personen urteilen, die ihnen oft gar nicht bekannt sind. Die Hauptaufgabe der Konferenz wird die Schaffung eines Zentralverbandes sein, in welchem die örtlichen Verwaltungen vollständige Selbständigkeit besitzen, die Unterstützungsarten nach den örtlichen Verhältnissen regeln und auch hierzu den größeren Teil der aufgebrachten Mittel selbst verwalten. Auch die Agitation wird den Ortsverwaltungen nach eigenem Ermessen überlassen sein usw."

Kurz vor Stattfinden der Konferenz hatte der Vorstand des Zentralverbandes zu dieser ebenfalls Stellung genommen und beschlossen, noch einmal die Hand zum Frieden zu bieten. Gleichzeitig war beschlossen worden, zwecks Verständigung mit der Konferenz in Verbindung zu treten und einen Vertreter zu derselben zu entsenden. Dieser Beschluß wurde der Konferenz durch nachstehendes Schreiben übermittelt:

Berlin, den 14. 4. 1900.

An die Konferenz der Handelshilfsarbeiter in Braunschweig
z. H. des Herrn Schulle!

Werte Kollegen!

„Bezugnehmend auf den der Konferenz zur Beratung und Beschlußfassung unterbreiteten Antrag, die Gründung eines zweiten Zentralverbandes betreffend, sehen wir uns veranlaßt, dieses Schreiben an Sie zu richten.

Wir beabsichtigen damit, Sie in letzter Stunde noch einmal zu veranlassen, in eine Behandlung der Frage — Schaffung einer gemeinsamen, einheitlichen Organisation, einzutreten. Es steht ohne weiteres fest, daß durch den eventl. Beschluß, außer dem schon bestehenden Zentralverbande unseres Berufes noch einen zweiten zu gründen, die Vereinigung der beiden sich bisher gegenüberstehenden Organisationsgruppen auf lange Zeit verhindert, wo nicht ganz und gar unmöglich gemacht wird; daß durch Herbeiführung eines derartigen Zustandes unsere ganze Aktions- und Kampffähigkeit geschwächt, daß weiter die Vergeudung von Geld und Kraft dadurch sozusagen in Permanenz erklärt würde, dürfte jedem Kollegen klar sein.

Abgesehen davon, würden wir durch einen derartigen Beschluß auch unsere Stellung innerhalb der organisierten Arbeiterschaft erschüttern, ja uns der Lächerlichkeit preisgeben.

Da es nun nicht etwa Differenzen prinzipieller, sondern nur solche persönlicher Natur sind, die uns trennen, so dürfte es wohl doch angebracht sein, noch einmal den Versuch zu machen, dieselben aus der Welt zu schaffen.

Wir stellen folgedessen, als die stärkere Gruppe, an die Konferenz das Ansinnen, von der Gründung eines zweiten Zentralverbandes Abstand zu nehmen.

An Stelle dessen schlagen wir vor, eine Kommission zu wählen, die gemeinsam mit der Leitung des Zentralverbandes die Form zu suchen hätte, unter welcher eine einheitliche Organisation zu Stande gebracht werden könnte.

Wir hoffen und erwarten, daß die Konferenzteilnehmer sich des Ernstes der Situation bewußt, unsern Vorschlag in Erwägung ziehen werden.

Sollte die Konferenz eine sofortige Behandlung unseres Vorschlages wünschen, dann sind wir dazu bereit und bitten um diesbezügliche Mitteilung.

Mit kollegialem Gruß

Der Zentralvorstand.

J. A.: Oswald Schumann."

Von diesem Schreiben wurde der Konferenz vor Eintritt in den zweiten Punkt der Tagesordnung Kenntnis gegeben. In der hieran sich anschließenden mehr denn zweistündigen Diskussion über die eventl. Zulassung des Vertreters des Zentralverbandes zur Konferenz, wurde namentlich seitens der Braunschweiger, Frankfurter und Hamburger Delegierten gegen die Zulassung Stellung genommen und Uebergang zur Tagesordnung über das Schreiben des Zentralvorstandes verlangt. Demgegenüber vertraten die Berliner Delegierten u. a. m. den Standpunkt, man solle den Vertreter des Zentralverbandes zulassen, um zu hören, welche Bedingungen er für den eventl. Anschluß an den Verband in Aussicht zu stellen habe. Diese Stellungnahme der Berliner Delegierten trug ihnen den wiederholten Vorwurf seitens einiger Konferenzteilnehmer ein, sie wären zu Verrätern an der Organisation dadurch geworden, daß sie sich vorher mit der Leitung des Zentralverbandes über die zu unternehmenden Schritte verständigt und die Aufführung dieser „Komödie" vereinbart hätten. Diese Vorwürfe wurden von den Berliner Delegierten mit Recht zurückgewiesen und betont, daß niemand von den Absichten des Vorstandes des Zentralverbandes vorher unterrichtet gewesen sei. In namentlicher Abstimmung wurde hierauf mit 11 gegen 3 Stimmen beschlossen, den inzwischen in Braunschweig eingetroffenen Vertreter des Zentralverbandes zur Konferenz zuzulassen. Sofort nach dem Eintritt des Vertreters des Zentralverbandes in die Konferenz, richtete der Vorsitzende an denselben die Frage, ob er der Konferenz bestimmte Erklärungen zu machen hätte. Daraufhin gab der Vertreter des Zentralverbandes die Erklärung ab, daß der Vorstand des Zentralverbandes unter den von den Kollegen der lokalen Richtung auf dem Leipziger Kongreß gestellten Bedingungen zur Einigung bereit sei. Zur Besprechung der näheren Details solle eine aus Vertretern beider Richtungen bestehende Kommission gebildet werden. Der Vertreter des Zentralverbandes erklärte ferner auf Anfrage des Vorsitzenden, daß vor Stattfinden der Konferenz keinerlei Beratungen zwischen Vertretern seines Verbandes und dem Vertrauensmann resp. den Revisoren des letzteren gepflogen worden seien.

Hierauf trat die Konferenz in die Verhandlung des Punktes 2 der Tagesordnung: „Der Zusammenschluß unserer Organisationen (Zentralisation)" ein. Der Referent hierzu besprach zunächst nochmals eingehend die Vorgänge, welche sich als Folge der Halberstädter Kongreßbeschlüsse in dieser Zeit bis zum Leipziger Einigungskongreß abgespielt haben. Da auch dieser die erhoffte Verständigung nicht brachte, mußte die lokalistische Richtung unter erschwerten Umständen ihre Aufgabe zu lösen versuchen. Dabei habe sich dann herausgestellt, daß die bisher propagierte Organisationsform unter den gegebenen Verhältnissen nicht mehr zweckentsprechend sei. Folgedessen seien auch die Kollegen in allen Orten, dem Vorschlage des Vertrauensmannes, auf Gründung eines Zentralverbandes beigetreten. Selbstverständliche Voraussetzung sei hierbei allerdings gewesen, daß den einzelnen Verwaltungen innerhalb des Verbandes möglichst freies Verfügungsrecht eingeräumt werde usw. Jedenfalls müsse es Sache der Konferenz sein, den bisherigen unleidlichen Zustand zu beseitigen und eine Zentralorganisation auf annehmbarer Basis zu schaffen.

Inzwischen war zu diesem Punkt der Tagesordnung folgende Resolution eingegangen:

„Die am 15. bis 17. April 1900 in Braunschweig tagende Konferenz der lokalorganisierten Handelshilfsarbeiter Deutschlands ist der Ansicht, daß die bestehende Organisationsform für die Zeit unhaltbar ist.

Es wird daher beschlossen, die Gründung eines Deutschen Handelshilfsarbeiter-Verbandes vorzunehmen.

Die Erklärung des Generalbevollmächtigten des bestehenden Zentralverbandes, Herrn O. Schumann, wird dahingehend berücksichtigt, daß die heutige Konferenz eine Kommission wählt, welche umgehend Vermittlungsvorschläge einleitet.

Die Kommission möge zu gleichen Teilen aus Zentralisten und Lokalisten bestehen. Hat die Kommission bis 15. Mai d. J. kein befriedigendes Resultat erzielt, wird am 1. Juli d. J. der Deutsche Handelshilfsarbeiter-Verband proklamiert.

Findet diese Resolution Annahme, so wird konsequenter Weise sofort in die Beratung der Statuten eingetreten.

E. Larisch-Frankfurt. Gg. Dobler-München."

Der Vertreter des Zentralverbandes führte hierauf aus, daß er nicht aus eigener Intiative, sondern auf Drängen der Mitglieder des Verbandsvorstandes erschienen sei, um noch in letzter Stunde den Versuch zu machen, eine einheitliche Organisation der Berufskollegen zu schaffen. Er wies sodann auf die Mißhelligkeiten hin, welche naturgemäß entstehen müßten, wenn die Konferenz zu dem Beschluß käme, einen zweiten Zentralverband zu gründen und dadurch die Zersplitterung in Permanenz zu erklären. Redner erläuterte dann das Verwaltungssystem sowie die Unterstützungseinrichtungen des Zentralverbandes und wies durch Vergleiche mit dem vorliegenden Statutenentwurf zur Gründung eines zweiten Zentralverbandes nach, daß die gewünschte Bewegungsfreiheit bereits im vorhandenen Zentralverband garantiert sei und daß sich über eine eventl. zweckmäßige Erweiterung derselben wohl eine Verständigung werde erzielen lassen. Der Vertreter des Zentralverbandes erklärte weiter: „Wir sind bereit, die möglichst günstigen Bedingungen beim Anschluß der einzelnen Lokalvereine zu gestatten, nur darf daran nicht gedacht werden, daß man von irgend einer Seite den Versuch macht, Personen beiseite zu schieben. Wir garantieren ihnen beim Anschluß, Anteilnahme an allen Verwaltungseinrichtungen und sind bereit, da, wo die Organisationen von Ihrer Seite noch zu schwach sind, sofort mit Geldmitteln einzuspringen. Auch werden wir, soweit als möglich, dafür eintreten, daß die vorhandenen Kassenbestände den einzelnen Mitgliedschaften als Ortsfonds verbleiben. Selbstverständlich aber behalten wir uns diesbezüglich das Revisionsrecht vor."

Das Ergebnis der mehrstündigen eingehenden Verhandlungen, in denen erklärlicherweise der jahrelang gehegte Groll gegen die Gründer des Zentralverbandes, teils in wenig angenehmer Form zum Ausdruck kam und auch Zweifel an der Ehrlichkeit der vom Vertreter des Zentralverbandes abgegebenen Erklärungen geäußert wurden, war die einstimmige Annahme nachstehender Resolution bei zwei Stimmenthaltungen:

„Das Grundprinzip der Arbeiterbewegung ist der gemeinsame Kampf des Proletariats gegen die kapitalistischen Auswüchse der heutigen bürgerlichen Gesellschaft.

Das Moment, welches die Zustände in unseren Berufsorganisationen — zentral, lokal — hervorgerufen hat, ist bis jetzt zum größten Teil ein persönliches gewesen. Durch den jahrelangen Bruderkampf in unseren Reihen ist man jedoch jetzt zu der Ueberzeugung gelangt, daß eine Beendigung des jetzigen Zustandes not-

wendig ist. Meinungsverschiedenheit über die Notwendigkeit der Zentralisation ist nicht vorhanden.

Wird von dem bestehenden Zentralverband uns die Garantie gegeben, daß eine Aenderung des Statuts dahingehend vorgenommen wird, daß den einzelnen Verwaltungsstellen eine größere Selbständigkeit und Verwaltungsfreiheit gegeben wird, denselben einen größeren Prozentsatz der Einnahmen zu belassen, einen entsprechenden Einfluß in den verschiedenen Verwaltungskörpern einzuräumen, unter Vermeidung einer wirtschaftlichen Schädigung auf jeder Seite, so wird einer einheitlichen Organisation nichts im Wege stehen.

Die heutige Konferenz der Handelshilfsarbeiter Deutschlands wählt zur Erledigung der geschäftlichen Angelegenheit eine aus gleichen Teilen bestehende Kommission, derselben die Aufgabe übertragend, mit dem Vorstand des Zentralverbandes die Vorarbeiten zur Einigung vorzunehmen. Sollte es nicht möglich sein, bis zum 1. Juni d. J. den definitiven Anschluß, selbstverständlich unter Erfüllung der bemerkten Vorbedingungen, zu erfüllen, so hat die Kommission den Auftrag, sich als Vorstand des dann in kraft tretenden Verbandes der Handelshilfsarbeiter und verwandten Berufsgenossen Deutschlands zu konstituieren und würde dann das vorgelegte Statut in kraft treten."

Die Hamburger Delegierten gaben eine Erklärung dahin ab, daß sie sich der Stimme deshalb enthalten haben, weil sie von ihren Mandatgebern keinen Auftrag hatten, in Einigungsverhandlungen mit dem Zentralverband einzutreten. Der Münchener Delegierte beantragte, eine Kommission aus 7 Berliner Kollegen zu wählen, die mit dem Vorstand des Zentralverbandes die Vorarbeiten zur Einigung zu treffen habe. Diese Kommission solle den einzelnen Organisationen das Ergebnis der Verhandlungen unterbreiten und dieselben zur Stellungnahme dazu veranlassen. Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen und darauf zur Wahl der Kommission geschritten.

Mit Annahme der Resolution und Wahl der Kommission war der Weg zu einer Verständigung geebnet. Diese selbst erfolgte dann in Berlin zwischen der Geschäftskommission und dem Zentralvorstand. In fünf Sitzungen, welche in der Zeit vom 28. April bis 26. Mai 1900 stattfanden, wurden nachstehende Vereinbarungen getroffen, auf Grund deren der Anschluß der Lokalvereine an den Verband erfolgen sollte:

„1. Sämtlichen Mitgliedern der Lokalorganisation werden beim Uebertritt dieselben Rechte garantiert, wie den Mitgliedern des Zentralverbandes.

2. Von den sieben Mitgliedern des Zentralvorstandes sind drei aus den Reihen der Lokalorganisierten zu wählen und zwar: der zweite Vorsitzende und zwei Beisitzer. Ferner: ein Revisor der Hauptkasse.

3. Von den fünf Mitgliedern des Verbandsausschusses ist beim Uebertritt der Lokalorganisation, aus deren Reihen der Obmann und ein Beisitzer zu wählen. Der Ausschuß muß folgedessen seinen Sitz an einem Orte haben, wo beide Organisationsrichtungen vertreten sind.

4. In allen Orten, wo zwei Organisationen bestehen, muß die Vertretung derselben in der Ortsverwaltung prozentual gleich sein.

5. (Bezog sich speziell auf Berlin.) Aus den Reihen der Mitglieder der Lokalorganisation ist der zweite Bevollmächtigte unbesoldet, der Kassierer besoldet, sowie die nach Antrag 3 zu wählende Zahl der Beisitzer zu entnehmen.

6. (Beamte.) Wirtschaftliche Schädigungen der gegenwärtig in beiden Organisationen beschäftigten Angestellten dürfen nicht vor-

genommen werden. Den Lokalorganisierten werden drei Angestellte zugesichert und zwar sofort der Kassierer und Bibliothekar für Berlin. Aus den Reihen der Zentralorganisierten ist der erste Bevollmächtigte und der Stellenvermittler zu wählen. Diese Posten sind besoldet.

7. Als Fachorgan wird der „Courier" beibehalten. Derselbe soll jedoch ab 1. Januar 1901 in vergrößertem Format erscheinen.

8. Die lokalorganisierten Kollegen behalten sich vor, dem nächsten Verbandstage einen Antrag auf Verlegung der Preßkommission an den Erscheinungsort des Blattes zu unterbreiten."

Bezüglich des Uebertritts der Berliner Lokalorganisation wurde folgendes beschlossen:

„Die Mitglieder der Lokalorganisation haben beim Uebertritt zum Zentralverband dieselben Rechte und Pflichten, wie die Mitglieder desselben.

Bei dem am 1. Juli 1900 erfolgten Uebertritt der Berliner Lokalorganisation zahlt dieselbe, damit ihre Mitglieder an der Arbeitslosenunterstützung teilnehmen können, an den Zentralverband 1000 Mk.

Die Berliner Lokalorganisations-Bibliothek wird laut gegenseitiger Aussprache mit der der Ortsverwaltung vereinigt und ist ebenfalls nach der zu Ostern 1901 stattgehabten Generalversammlung des Zentralverbandes der Ortsverwaltung als Eigentum zu überweisen.

Das Vermögen des Berliner Lokalverbandes wird auf den Namen der Liquidationskommission festgelegt. Den Mitgliedern des Hauptvorstandes steht jedoch das Revisionsrecht zu. An dem so festgelegten Vermögen darf bis zum nächsten Verbandstag von keiner Seite ein Verfügungsrecht ausgeübt werden, sofern nicht Ereignisse eintreten, die ein Abheben desselben im gemeinsamen Verbandsinteresse notwendig machen. Auch in diesem Fall kann die Verwendung nur erfolgen, wenn alle sieben Personen ihre Zustimmung gegeben haben.

Nach dem Ostern 1901 stattgehabten Verbandstag geht das Vermögen aus den Händen oben genannter Personen in den Besitz der Mitgliedschaft Berlin über und wird als Ortsfond für Berlin festgelegt. Der Zentralvorstand behält sich jedoch das Revisionsrecht vor."

Der Anschluß an den Zentralverband wurde sodann am 1. Juli 1900 von allen bedeutenderen Vereinen vorgenommen. Abseits stellten sich nur die Vereine von Hamburg und München, sowie eine kleine Anzahl Mitglieder des Berliner Lokalvereins. Mehrere Mitglieder des Münchener Lokalvereins traten aus und gründeten am 1. Juli 1900 eine Mitgliedschaft des Zentralverbandes.

So waren denn, nach 3½ jährigem Kampfe die streitenden Brüder wieder vereinigt. Durch ihren letzten Beschluß hatten die Kollegen aus der lokalen Richtung bekundet, daß ihnen doch die Sache über die Person ging. Nunmehr gab es keine Sieger und keine Besiegten, sondern nur Klassenkämpfer, welche das gemeinsame Ziel auf verschiedenen Wegen zu erreichen versucht hatten. Es ehrt die Vertreter der Lokalorganisationen, daß sie, einmal die falsche Richtung des von ihnen eingeschlagenen Weges erkennend, rechtzeitig einlenkten, um gemeinsam mit den Kollegen aus der zentralen Richtung den Ausbau der Berufsorganisation zu fördern.

Um das Bild der Entwicklung der lokalen Berufsorganisationen für alle jüngeren Kollegen recht anschaulich zu gestalten, lassen wir nachstehend eine tabellarische Zusammenstellung derselben folgen:

Die Entwicklung der Lokalvereine.

Ort	Datum der Gründung	Zahl der Mitglieder: 1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899
Altenburg	1895	—	—	—	—	—	60	82	—	—	—
Bamberg	1895	—	—	—	—	—	30	—	—	—	—
Berlin	1. 10. 86	?	737	909	1035	1483	1592	2003	1238	1700	2527
Braunschweig	1894	—	—	—	—	65	86	122	61	134	160
Breslau	1. 7. 90	71	104	43	44	166	177	210	167	—	—
Chemnitz	1894	—	—	—	—	5	75	10	—	—	—
Crefeld	8. 9. 98	—	—	—	—	—	—	—	—	85	75
Dortmund	1895	—	—	—	—	—	15	—	—	—	—
Dresden	1892	—	—	100	110	120	140	148	—	—	—
Düsseldorf	1892	—	—	12	27	43	25	13	—	—	—
Elbing	1893	—	—	—	114	200	174	212	336	544	712
Frankfurt a. M.	1895	—	—	—	—	—	96	124	108	120	138
Freiburg i. B.	1895	—	—	—	—	—	33	—	—	—	—
Fürth i. B.	1894	—	—	—	—	60	90	138	—	—	—
Gera	1895	—	—	—	—	—	18	—	—	—	—
Glogau	1895	—	—	—	—	—	30	14	15	7	—
Görlitz	1895	—	—	—	—	—	60	?	—	—	—
Gotha	14. 9 98	—	—	—	—	—	—	—	—	37	—
Halberstadt	1895	—	—	—	—	—	65	32	—	—	—
Halle	1893	—	—	—	14	25	6	36	32	97	90
Hamburg	1890	67	113	112	103	170	210	310	—	—	—
Hamburg[1]	1 3. 97	—	—	—	—	—	—	—	67	102	146
Hannover	1894	—	—	—	—	127	77	77	50	23	—
Haynau i. Schl.	1895	—	—	—	—	—	42	—	—	—	—
Karlsruhe	10 95	—	—	—	—	—	18	12	—	—	—
Köln	1892	—	—	—	—	53	30	10	10	12	—
Königsberg	1890	—	—	—	—	150	40	46	102	468	510
Kiel	1892	—	—	—	—	30	18	15	—	—	—
Leipzig[2]	1890	—	—	—	—	300	344	375	310	365	320
Leipzig[3]	1890	—	—	—	—	140	200	?	?	?	?
Magdeburg	1894	—	—	—	—	106	120	142	—	—	—
München	1894	—	—	—	—	60	70	65	40	70	98
Nordhausen	1895	—	—	—	—	—	16	—	—	—	—
Nürnberg	1894	—	—	—	—	92	130	150	196	—	—
Oldenburg	1895	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—
Sebnitz	11. 9. 99	—	—	—	—	—	—	—	—	—	175
Solingen	1. 4 97	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—
Stettin	1894	—	—	—	—	57	69	24	—	—	—
Stuttgart	1894	—	—	—	—	97	235	167	—	—	—
Stuttgart[4]	1894	—	—	—	—	—	168	102	87	—	—
Würzburg	1895	—	—	—	—	—	30	—	—	—	—
Zwickau	1895	—	—	—	—	—	28	20	17	16	26
Zus.		138	954	1176	1447	3549	4626	4659	2836	3791	4977

[1]) Dieser Verein wurde von Mitgliedern des früheren „Vereins der Hausknechte und Comptoirboten 2c.", welche sich dem Zentralverbande nicht anschlossen, gegründet.

[2]) Verein der Markthelfer.

[3]) Verein des Personals Leipziger Spediteure.

[4]) Verein der Fuhrleute.

Bevor wir diesen Teil unserer Arbeit abschließen, halten wir uns für verpflichtet, noch auf einige andere Lokalvereine unseres Berufs einzugehen, resp. deren Entwicklung kurz zu schildern. Es sind dies die lokalen Vereine der Droschkenführer, die nach der Ausdehnung unserer Organisation auf das Verkehrsgewerbe ebenfalls Erwähnung als Berufsvereine verdienen. Der wichtigste dieser Vereine ist unstreitig der „Verein Berliner Droschkenkutscher", über dessen Entwicklung nachstehende Zahlenübersicht Auskunft gibt.

Jahrgang	Zahl der Mitglieder	Vereinsvermögen		Anteil pro Mitglied	
		ℳ	₰	ℳ	₰
1883 / 1884 [1]	—	—	—	—	—
1885	—	1177	65	—	—
1886	758	1703	50	2	25
1887	876	1469	30	1	68
1888	883	1906	36	2	16
1889	1207	3426	55	2	84
1890	1285	5084	22	3	96
1891	1340	5148	15	3	84
1892	1140	3230	29	2	83
1893	1277	2934	87	2	30
1894	916	1102	73	1	20
1895	860	1602	08	1	86
1896	860	2490	03	2	90
1897	870	3768	54	4	33
1898	1038	4518	81	4	35
1899	1283	6853	74	5	30
1900	1346	9410	94	6	99
1901	1302	11266	86	8	65
1902	1410	13330	72	9	45
1903	1955	16541	—	8	46
1904	2470	26323	10	10	66
1905	2619	39304	25	15	01
1. 10. 1906	2946	49330	56	16	74

Im Gegensatz zu allen anderen trat dieser Berufsverein sofort als Kampfesorganisation ins Leben. Ueber die Ursache, welche zur Vereinsgründung führte, entnehmen wir der „Geschichte des Vereins Berliner Droschkenkutscher" von Wilhelm Schütte*) folgendes: Im November 1882 hatten die, damals bereits im „Droschkenverein" organisierten Droschkenfuhrunternehmer, eine „neue Instruktion" für die „Droschkenvereinskutscher" erlassen, die am 1. Juni 1883 in Kraft treten sollte, und deren einzelne Bestimmungen ihrer Rigorosität wegen, den Widerspruch der Droschkenkutscher hervorriefen. Die Folge einer Verständigung der Kutscher, welche von den Mitgliedern einiger damals bereits bestehender Klubs**) angebahnt wurde, war die Einberufung einer öffentlichen Versammlung der Droschkenkutscher Berlins, welche am 20. April 1883 im „Neuen Gesellschaftshaus" (Alte Linde) tagte und von zirka 3000 Droschkenkutschern besucht war. Einer in dieser Versammlung gewählten Kommission, welche die Verhandlungen mit den Unternehmern zu führen hatte, wurde gleichzeitig aufgegeben, die vorbereitenden Arbeiten zur Gründung eines Berufsvereins zu er-

*) „Allgemeine Fahrzeitung" Nr. 23—38, Jahrg. 1904.
**) Pfeifenklub „Varinas" und Männergesangverein „Rosalie".
[1]) Für die beiden ersten Jahre waren Zahlen nicht zu ermitteln.

ledigen. Dies geschah, und in einer am 4. Mai 1883 abgehaltenen Versammlung erfolgte die Konstituierung desselben.

Von dem ersten, im Juni 1883 geführten Streik bis zu dem am 1. Oktober 1906 erfolgten Anschluß an den Zentralverband, hat der Verein den Standpunkt der modernen Arbeiterbewegung immer als für sich bindend erachtet und sich auch stets an allen Aktionen derselben beteiligt. Wir müssen es uns versagen, auf die Tätigkeit des Vereins des näheren einzugehen, dies vielmehr der „Geschichte der Organisation" vorbehalten.

Ein weiterer Berufsverein dieser Branche ist der „Verein der Kutscher vom öffentlichen Fuhrwesen Hamburgs". Dieser Verein wurde am 20. März 1894 gegründet und kann ebenfalls von vornherein als moderne Berufsorganisation bezeichnet werden. Am 7. Mai 1897 wurde in einer Versammlung des Vereins der Beschluß gefaßt, dem Zentralverbande beizutreten. Differenzen unliebsamer Art, führten jedoch im Frühjahr 1899 zu einer Loslösung der ehemaligen Vereinsmitglieder vom Verband und zur Rückbildung als Lokalorganisation. Diese bestand dann bis zum Schluß des Jahres 1906 und trat am 1. Januar 1907 als Mitgliedschaft 2 wieder zum Zentralverband über. Die Mitgliederzahl des Vereins betrug:

1894 — 54	1899 — 284	1903 — 279
1895 — 183	1900 — 264	1904 — 335
1896 — 284	1901 — 216	1905 — 365
1897 — 297	1902 — 275	1906 — 495

Außer diesen beiden Vereinen bestanden, resp. bestehen noch heute in einer Reihe von Orten lokale Vereine der Droschkenkutscher. Dieselben sind jedoch nicht als Berufsvereine im modernen Sinne, sondern als Unterstützungsvereinigungen zu betrachten. Einige dieser, wie der Dresdener, Kasseler, Leipziger u. a. sind inzwischen in dem Zentralverband aufgegangen.

Mit der Angliederung der lokalen Vereine der Droschkenführer, kann die Periode der lokalistischen Organisationsbestrebungen für unseren Gesamtberuf als abgeschlossen gelten. Die wenigen Reste, welche sich an einigen Orten noch erhalten haben, werden entweder im Laufe der Zeit durch die Macht der Verhältnisse zum Anschluß an die Einheitsorganisation gezwungen, oder, wenn sie Vernunftgründen nicht zugänzlich sind, zur Bedeutungslosigkeit herabsinken. Leuten aber, die aus der Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse bis heute noch nicht die Notwendigkeit der einheitlichen Zusammenfassung aller vorhandenen Kräfte im Kampfe gegen Unternehmertum und Staatsgewalt erkennen gelernt haben, ist nicht zu helfen. Sie sind entweder geistig beschränkt oder bewußte Gegner jeder einheitlichen Aktion der Arbeiterklasse. Das wir leider auch mit derartigen „organisierten" Berufsgenossen zu rechnen haben, beweisen deutlicher als lange Ausführungen es vermöchten, einige Sätze aus Nr. 15 des „Handelshilfsarbeiter" vom 20. April 07, dem Organ der „Vereinigung der Handelshilfsarbeiter, Handelshilfsarbeiterinnen und Berufsgenossen Deutschlands". Dort heißt es, nach Wiedergabe eines Briefwechsels zwischen Parteivorstand und Geschäftskommission der lokalistischen Gewerkschaften in Sachen der Einigung mit den Zentralisten, wörtlich:

> „Für uns gibt es nicht viel zu überlegen, wir werden in Einigungsverhandlungen nicht eintreten, indem ein Aufgehen unserer Organisation in den Transportarbeiterverband einfach undenkbar ist, und sollte die sozialdemokratische Partei unsere bei ihr organisierten

Mitglieder ausschließen, so werden diese darüber keine Thränen verlieren, sondern dieselben werden nach wie vor weiter den revolutionären Sozialismus propagieren".

Dies ist der Standpunkt von Leuten, welche bei jeder sich bietenden Gelegenheit von der verwerflichen, die Arbeiterbewegung schädigenden Tätigkeit der Zentralverbände faseln, für sich selbst aber in Anspruch nehmen, als Wächter des Prinzips respektiert zu werden. Wir meinen, auch die sozialdemokratische Partei kann sich glücklich schätzen, wenn derartige Elemente, je früher desto besser, ihren Reihen Valet sagen und ihre „aufbauende" Tätigkeit in der Partei der „revolutionären Sozialisten" fortsetzen.

Der Zentralverband.

Wohl in keinem Beruf ist die Schaffung einer Zentralorganisation mit solch außerordentlichen Schwierigkeiten verknüpft gewesen, als in dem unseren. Während Mitte der neunziger Jahre diese Frage für die Holzarbeiter, Maurer, Metallarbeiter 2c. bereits entschieden war, kämpften die Vertreter der zentralistischen Idee in unserem Beruf noch ihren, zeitweise nahezu aussichtslosen Kampf gegen alle die veralteten Anschauungen bezüglich Form und Gestaltung der Organisation, welche sich längst mit den modernen Verhältnissen nicht mehr in Einklang bringen ließen. Alle zum „eisernen" Bestand der Waffenkammer der Lokalisten im allgemeinen und unserer Berufskollegen im besonderen, gehörenden Redewendungen und Schlagworte mußten herhalten zur Bekämpfung der von den Vertretern der zentralistischen Anschauung für dieselbe vorgebrachten Gründe. Da wurde das Vereinsgesetz gegen die Zentralorganisation ins Feld geführt, dessen Bestimmungen die Behandlung politischer Fragen in deren Versammlungen verhindere, während die Lokalorganisationen sich diesbezüglich frei bewegen könnten usw. Als weiteres Argument wurde die angeblich demokratischere Verfassung innerhalb der Lokalorganisationen, auf Grund deren jedem Mitgliede direkte Anteilnahme an allen Handlungen der Vereinigungen garantiert sei, angezogen, wohingegen in der Zentralorganisation das Beamtenelement herrsche und den Mitgliedern seine Bedingungen diktiere u. a. m. Vor allen Dingen aber bestand das Hauptargument unserer lokalistischen Berufsangehörigen in dem Hinweis auf die „Eigentümlichkeiten" des Berufs, die nach Ansicht dieser Kollegen, der Schaffung und Entwicklung einer Zentralorganisation hinderlich sein sollten. Wagte es in der ersten Hälfte der neunziger Jahre einer der wenigen Zentralisten, in einer Versammlung von Berufskollegen, seine Ansicht zu vertreten, dann wurden ihm alle diese Argumente und noch diverse andere, oft persönlicher Natur entgegengehalten und unter dem jubelnden Beifall des größten Teils der Versammelten, ging man über dessen „verschrobene Ideen" zur Tagesordnung über.

Die Entwicklung der Folgezeit hat gezeigt, wie wenig stichhaltig die ganze Argumentation der Vertreter der Lokalorganisation gewesen ist. Das Vereinsgesetz hat auch die Zentralverbände nicht gehindert, sich, soweit dies zur Erreichung ihres eigentlichen Zweckes notwendig war, mit politischen Fragen zu beschäftigen. Die Erledigung parteipolitischer Fragen aber erachteten sie nicht als ihre spezielle Aufgabe, sondern als die der politischen Vereine, deren Mitglieder sie zum großen Teil ebenfalls waren. Es ist unserer Meinung nach kein gesunder Zustand gewesen, als sich in der Aera der Lokalvereine, diese mit allen möglichen parteipolitischen Fragen beschäftigten, Resolutionen über Resolu-

tionen berieten und über allen diesen Beratungen und theoretischen Erörterungen ihre eigentliche Aufgabe, die Verbesserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse im Beruf, vergaßen.

Aber auch der Hinweis auf die demokratischere Verfassung hat sich nicht als stichhaltig erwiesen. Wie lagen denn die Dinge nach dieser Richtung in den Lokalorganisationen? Gewiß, in den Versammlungen der Lokalvereine hatte jedes Mitglied das Recht und die Möglichkeit, direkt an allen Beschlüssen und Entscheidungen mitzuwirken, während in der Zentralorganisation dies nur den aus Wahlen hervorgegangenen Vertretern der Mitglieder, in Verwaltungsangelegenheiten den Ortsverwaltungsmitgliedern und in Verfassungsfragen den Generalversammlungs-Delegierten möglich ist. Welcher Zustand sich als der bessere erwiesen hat, darüber besteht heute kein Zweifel mehr. Dort eine Generalversammlung von Mitgliedern, von denen beispielsweise eine ganze Anzahl Neugeworbener gar nicht über das für eine objektive Beurteilung gestellter Anträge nötige Verständnis der gesamten Organisationsverhältnisse verfügen kann. Hier Vertreter der Mitgliedschaften, die durch zumeist jahrelange Tätigkeit innerhalb der Organisation sich eine genaue Kenntnis aller in Betracht kommenden Verhältnisse zu verschaffen versucht haben. Welche von beiden die besseren Gesetzgeber sind, darüber gibt es ebenfalls keinen Zweifel mehr. Jeder, der die Beschlüsse der Generalversammlungen unserer Lokalvereine mit denen unserer Verbandstage vergleicht, wird den sofort in die Augen springenden Unterschied bemerken. Es konnte eben nicht anders sein. Hatte beispielsweise ein Mitglied unserer Lokalvereine einen erheblichen persönlichen Anhang, dann war es ihm mit Hilfe desselben leicht möglich, seine Ansichten in den Versammlungen durchzusetzen, unbekümmert darum, ob diese der Organisation nützten oder schadeten. Darauf ist es auch zurückzuführen, daß oft von aufeinander folgenden Versammlungen die widersprechendsten Beschlüsse gefaßt wurden, woraus sich dann wieder endlose Auseinandersetzungen ergaben, namentlich, wenn es der Leitung beim besten Willen nicht möglich war, solchen Beschlüssen Rechnung zu tragen.

Nun zur Entwicklung des Beamtenelements. Wir erblicken in dieser Einrichtung geradezu ein Erfordernis der modernen Arbeiterbewegung. Eine Bewegung, die es als ihre Aufgabe erachtet, das ganze Gesellschaftsgebäude von Grund auf umzuändern, kann ohne eine große Zahl von Kräften, die sich vollständig und für ihr ganzes Leben in den Dienst der Arbeitersache stellen, nicht vorwärts kommen. Die Unternehmer haben ihre Sindici, ihre Sekretäre und bezahlten Hilfsarbeiter. Und genau so mußten und müssen auch die Arbeiterorganisationen sich solcher Kräfte versichern, welche sich ausschließlich dieser Sache widmen. Die Dinge in den Lokalvereinen lagen vielfach so, daß selbst die Leiter der Organisation, die Vorsitzenden, innerhalb eines einzigen Jahres fünf- und sechsmal wechselten, ganz zu schweigen von den übrigen Vorstandsmitgliedern. Unter solchen Umständen konnte von einer zielsicheren Verfolgung der Organisationsaufgaben nicht die Rede sein, zumal in Betracht gezogen werden muß, daß nicht jede Wahl den geradegeeignetsten, weil befähigsten Bewerber auf den Schild erhob. Sehr oft ist es vorgekommen, daß der in der einen Versammlung gewählte Vorsitzende oder Kassierer sein Amt bereits in der nächsten Versammlung wieder niederlegte, weil er selbst erkannt hatte, daß er sich dazu nicht eignete. Oft kam es auch anders und zwar so, daß ein vollständig ungeeigneter Kollege zähe an seinem Amt festhielt und den Verein durch ungeschickte Erledigung seiner Aufgaben an den Rand des Ruins brachte, bevor er seines Postens entkleidet werden konnte.

Wie bereits bemerkt, war eins der wichtigsten Argumente unserer, der lokalen Richtung angehörenden Kollegen, der Hinweis auf die

Eigenarten des Berufs. Was darunter gemeint sein sollte, wußten die Nachbeter dieses von einigen persönlichen Gegnern der Zentralorganisation geprägten Glaubenssatzes, wenn sie gestellt wurden, meist selbst nicht anzugeben. In die Enge getrieben, versuchten sie ihren Standpunkt damit zu begründen, daß unsere Berufsangehörigen auf Grund ihres Arbeitsverhältnisses niemals von dem Mittel der Arbeitseinstellung Gebrauch machen könnten und folgedessen die Zentralorganisation für sie zwecklos sei. Weiter führten sie an, daß die Vorbedingungen einer Zentralorganisation auch deshalb nicht gegeben seien, weil es sich bei uns um einen seßhaften Beruf handle. Die Hausdiener und Kutscher könnten nicht reisen, da sie in einer anderen Stadt, weil ortsunkundig, nicht in Arbeit genommen würden usw. Alle diese Gründe haben sich ebenfalls als wenig stichhaltig erwiesen, indem in der Folgezeit Dutzende von Handelshilfsarbeiterstreiks stattgefunden haben und Tausende von Berufsangehörigen auf die Reise gingen, resp. in anderen Orten Arbeit suchten und durch Benutzung der Verbandseinrichtungen auch fanden.

Einer Eigenart unserer Bewegung müssen wir jedoch Beachtung schenken, weil sie dazu angetan ist, so manche Vorgänge innerhalb der Organisation zu erklären. Wir wiesen bereits auf die Zusammensetzung unseres Berufs hin, dabei erwähnend, daß infolge der Zusammenwürfelung der heterogensten Elemente — ehemalige Handwerker, Kaufleute, Leute vom Lande 2c. — von einem eigentlichen solidarischen Empfinden bei unseren Arbeitskollegen früher kaum die Rede war. Außerdem war auch das Arbeitsverhältnis selbst ein derartiges, daß eine gegenseitige Solidarität nicht leicht aufkommen konnte, weil eben das materielle Interesse die Berufskollegen nicht — wie die gelernten Arbeiter — zusammenführte, sondern direkt auseinandertrieb. Das zusammenführende Moment in unserem Berufe wurde das der Unterstützung auf Gegenseitigkeit, hervorgegangen aus dem Bestreben, sich vor den unangenehmen Begleiterscheinungen von Krankheiten 2c. zu schützen, sowie zum Teil gefördert durch den, jedem Menschen innewohnenden Geselligkeits- und Vereinssinn. Deshalb bestand auch bei den Gründern unserer ersten Berufsvereine, mehr oder weniger, bewußt oder unbewußt, das Bestreben, die Vergnügungstätigkeit ihrer Vereinigung ins richtige Licht zu rücken. Ja, wir können uns noch sehr wohl erinnern, daß so mancher Agitator der früheren Vereinigungen, seine Werberede an das vollständig indifferente Objekt mit folgenden Worten einleitete: „Siehst Du, wenn Du Dich uns anschließt, dann hast Du alle 14 Tage Gelegenheit, einen geselligen Abend, mindestens jedes Jahr ein Sommerfest, ein Kostümfest, zwei Maskenbälle und ein Stiftungsfest mitzumachen usw. usw."

Dieser letztere, bei der Gründung unserer Berufsvereine in Betracht kommende Faktor, hat in Verbindung mit ihrem weiteren ursprünglichen Zweck, der Unterstützungsfrage, die ganze fernere Organisationsentwicklung ungünstig beeinflußt. Während in Organisationen, die von vornherein als Kampfvereine geschaffen wurden, den damit in Verbindung stehenden Fragen vor allen anderen der Vorrang in den Zusammenkünften der Organisation als selbstverständlich zuerkannt wird, und dadurch im Großen und Ganzen sachliche Diskussionen hervorgerufen werden, ist das gerade Gegenteil dessen der Fall in Vereinigungen, welche diesen, alle übrigen Fragen in ihrer Bedeutung herabdrückenden Zweck nicht verfolgen. In den Zusammenkünften dieser Vereine spielen meist ganz untergeordnete Fragen persönlicher Natur eine ausschlaggebende Rolle und beeinflussen das Vereinsleben wesentlich. Aus diesen Gründen erklären sich auch die unliebsamen persönlichen Differenzen, welche sich wie ein roter Faden durch fast alle Versammlungen und Sitzungen

unserer älteren Berufsvereine — Unterstützungs- sowie Lokalvereine — bis zur Gründung des Zentralverbandes hinziehen.

Diese, das ganze Vereins- und Versammlungsleben unserer lokalen Berufsvereine beeinflussende Entwicklung, hat selbstverständlich auch ungünstig auf die Behandlung der Frage der Organisationsform eingewirkt und durch die in der Natur der Sache liegende Verquickung der prinzipiellen Frage, mit solchen persönlicher Natur, deren Propagierung wesentlich erschwert. Der ständige Kampf zwischen dem fortschrittlichen und dem zurückgebliebenen Teil der Mitglieder tat ein übriges, um den durch Agitation gewonnenen neuen Mitgliedern den Aufenthalt innerhalb der Organisation zu verleiden. Und so sehen wir denn, daß unsere Lokalorganisationen, trotz der riesigen Entwicklung des Berufs keinerlei Einfluß erlangten, trotzdem rings um uns die Gewerkschaften anderer Berufe ihren Siegeszug durch Deutschland bereits angetreten hatten.

Auf der Suche nach den Ursachen des späten Eindringens des zentralistischen Gedankens in unseren Beruf, dürfen wir nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, daß auch die damaligen Leiter der Organisation ein wesentlich Teil der Schuld an diesem späten Erwachen des modernen Geistes tragen. Entweder, auch sie hatten die moderne Zeit noch nicht begriffen, oder ließen sich von anderen Motiven leiten, kurz, sie taten nichts, um die moderne Idee in irgend einer Weise zu propagieren. Gewiß, erklärten auch sie, prinzipiell für die zentrale Organisation zu sein, aber, sollte diese in die Tat umgesetzt werden, so war der Zeitpunkt ihrer praktischen Verwirklichung noch nicht gekommen. Deutlich wird dieser Standpunkt charakterisiert durch Ausführungen, welche von den Delegierten der Berliner Hausdiener auf dem Kongreß der nichtgewerblichen Arbeiter, der im Jahre 1890 in Hannover stattfand, bei Behandlung der Organisationsfrage, gemacht wurden. Dieselben lauteten:

„Grauer-Berlin als Korreferent ist mit dem Prinzip der Zentralisation voll und ganz einverstanden, glaubt jedoch, daß sich der Ausführung desselben unüberwindliche Hindernisse entgegenstellen; so z. B. ermöglichen es den Kollegen aus Sachsen, Bayern usw. ihre Vereinsgesetze nicht, sich an der Zentralisation zu beteiligen. Redner bezeichnet unter den jetzigen Verhältnissen die Zentralisation als einen Hemmschuh für die Aufklärung. Ebenso sei es ganz ausgeschlossen, daß man über gewisse Fragen, welche an das politische Thema anknüpfen, bei der Zentralisation diskutieren könne. Es wäre dann in das Belieben der Behörde gestellt, die Zentralisation aufzulösen. Eine gewerkschaftliche Bewegung ohne Politik sei ein Kind, was nicht leben und nicht sterben könne, ebenso sei es umgekehrt. Auch dem Kastengeist würde ein viel größeres Feld gelassen. Ebenso sei es ein Irrtum, wenn behauptet würde, durch die Zentralisation werde eine kompakte Masse geschaffen, dieselbe würde vielmehr durch die einzelnen örtlichen Verhältnisse, entgegen dem Prinzip der Organisation, zerrissen. An die Zentralisation könne erst gedacht werden, wenn die Aufklärung mehr unter die Masse gedrungen, und sei es die Aufgabe der Lokalvereine, tüchtig für die Aufklärung an den einzelnen Orten zu wirken, erst dann könne die Zentralisation das werden, was sie sein solle. Redner bittet deshalb, die Zentralisation abzulehnen.

Kuhnke-Berlin schließt sich in allen Teilen den Ausführungen Grauers an und weist noch besonders darauf hin, daß man doch die gegenseitigen Reibereien vermeiden möge, welche unbedingt entstehen würden, wenn die Zentralisation beschlossen werde; derselbe empfiehlt eine tüchtige Agitationskommission und bittet um Annahme der von Grauer und ihm eingebrachten Resolution."

Auch diese Resolution glauben wir, als charakteristisches Dokument zum Abdruck bringen zu müssen. Sie lautete:

„Der Kongreß beschließt, obwohl die größte Zahl der Delegierten für Zentralisation sämtlicher nichtgewerblicher Arbeiter ist, hiervon abzusehen, das Komitee jedoch zu beauftragen, für Anfang des nächsten Jahres einen neuen Kongreß einzuberufen, und in der Zwischenzeit eine rege Agitation für recht starke Beteiligung an demselben, wenn möglich, in sämtlichen Städten des Reiches ins Werk zu setzen. Gleichzeitig sind die Lokalorganisationen in jeder Weise zu stärken, um eventl. bei Beschluß der Zentralorganisation gleich über eine ziemliche Mitgliederzahl disponieren zu können.

A. Kuhnke. Grauer."

Auf diese Argumentation der beiden Delegierten unserer Berliner Berufsangehörigen, sowie auf ihre Vorschläge, ließ sich die Mehrheit der Kongreßteilnehmer glücklicherweise nicht ein und so wurde denn trotzdem eine Zentralorganisation unter dem Namen „Zentralverband der Fabrik, Land- und gewerblichen Hilfsarbeiter Deutschlands" gegründet.

Wie nicht anders zu erwarten, fand die Stellungnahme der Delegierten zum hannoverschen Kongreß, die Billigung der damals organisierten Berliner Berufsgenossen. Daß sich unter solchen Umständen in Berlin lange Zeit kein Resonanzboden für die Idee der Zentralorganisation bilden konnte, ist begreiflich. So sehen wir auch, wie seitens der Berliner Kollegen in vorsorglicher Weise, in der öffentlichen Versammlung vom 9. Mai 1892, vor Stattfinden der ersten Berufskonferenz, eine Resolution*) angenommen wurde, welche die Einführung des Vertrauensmännersystems forderte, was selbstverständlich gleichbedeutend mit der Ablehnung der Zentralorganisation im Voraus war. Dies, trotzdem in einer, wenige Wochen früher und zwar am 2. Februar 1892 abgehaltenen Versammlung, in welcher zum Halberstädter Gewerkschaftskongreß Stellung genommen wurde, diese Resolution angenommen worden war:

„Die heutige Versammlung der Hausdiener Berlins erklärt: Sie begrüßt die Einberufung des Gewerkschaftskongresses mit Freuden, und sie erachtet es für unbedingt notwendig, daß alle Gewerkschaften ihre Kräfte zusammenfassen und energisch Front machen, dem gemeinsamen Feind gegenüberzutreten. Die Versammlung bedauert, daß es leider nicht möglich ist, angesichts der noch so im Argen liegenden Organisation, den Kongreß zu beschicken, verpflichtet sich aber, den Beschlüssen sich zu fügen."

Deutlicher als durch Gegenüberstellung dieser beiden, zeitlich nicht weit auseinander liegenden Beschlüsse, kann die eigenartige Behandlung der Frage der Organisationsform, seitens der damaligen leitenden Faktoren, sowie die Zerfahrenheit, welche innerhalb der Organisationen herrschte, nicht charakterisiert werden. Denn zum großen Teil waren es ein und dieselben Personen, welche bei Fassung dieser einander widersprechenden Beschlüsse mitgewirkt hatten.

Gegen diese Inkonsequenz der Berliner Kollegen wandte sich der Vorstand des „Vereins der Hausknechte und Kontorboten Hamburgs von 1890" in einem, in Nr. 26 der „Einigkeit" vom 25. Juni 1892 veröffentlichten „Eingesandt". In diesem wurde u. a. darauf hingewiesen, daß sich die Hamburger Kollegen mit den Beschlüssen der Ver-

*) Aufruf zur Konferenz am 11. September 1892, Seite 143/44.

liner bezüglich der Organisationsform nicht einverstanden erklären könnten und folgedessen auch keine Veranlassung genommen hätten, die Beschickung der Konferenz vorzubereiten. Weiter wurde dann an die Berliner Kollegen nochmals die dringende Bitte gerichtet, den Beschluß der Versammlung vom 2. Februar aufrecht zu erhalten, d. h. die Beschlüsse des Halberstädter Gewerkschaftskongresses zu verwirklichen. Es heißt dann weiter wörtlich:

„Auch dort, wo nach dem Vereinsgesetz keine feste Zentralisation geschaffen werden kann, werden sich Mittel und Wege finden, die Kollegen in geeigneter Weise zu organisieren, aber da, wo sie sich entfalten kann, soll und muß sie auch mit aller Macht angestrebt und vervollständigt werden."

Jedoch auch diese dringende Mahnung der Hamburger Kollegen hatte nicht den gewünschten Erfolg. Die Berliner Kollegen änderten ihren Standpunkt nicht, sondern hielten die am 9. Mai 1892 angenommene Resolution aufrecht. Die Konferenz fand sodann am 11. September 1892 in Berlin statt und zeitigte auch die erhoffte Wirkung durch Annahme der im vorigen Abschnitt, Seite 146, bereits wiedergegebenen Resolution.

Endlich, mit der im Jahre 1893, nach erfolgter Trennung von den Handlungsgehilfen bedingten Neukonstituierung der Agitationskommission, zog auch der zentralistische Gedanke in diese ein und beeinflußte deren fernere Tätigkeit wesentlich. Durch Entfaltung einer intensiveren Agitation war es inzwischen gelungen, dem Organisationsgedanken in verschiedenen Orten Eingang zu verschaffen und dadurch den Hallenser Berufskongreß vorzubereiten. Selbstverständlich war bei dieser durch die Agitationskommission entfalteten Tätigkeit, das Hauptaugenmerk darauf gerichtet, den Berufskollegen die Notwendigkeit der Zusammenfassung aller vorhandenen Kräfte, nicht nur örtlich, sondern über das ganze Land, als das erstrebenswerte Ziel klar vor Augen zu führen. Der Erfolg zeigte sich auch bei den Verhandlungen des Hallenser Kongresses, indem dort bereits ganz energisch der Standpunkt der Zentralorganisation vertreten wurde und bei der Abstimmung fünf Delegierte für Einführung derselben votierten.

Nach dem Hallenser Kongreß begann auch ein Teil der Berliner Kollegen sich mit dem Gedanken der Zentralorganisation für unseren Beruf vertraut zu machen. Besonders in den Kreisen der dem Verbande angehörenden Transportarbeiter machte sich dieser Umschwung zunächst bemerkbar. Nunmehr setzte auch eine Diskussion dieser Frage in den Versammlungen ein, die, wenn auch leider vielfach auf persönlichem Gebiet geführt, doch den Vertretern der zentralistischen Anschauung genügend Gelegenheit bot, die Richtigkeit ihrer Ansicht den Mitgliedern beweiskräftig vor Augen zu führen. Der Erfolg dieser Tätigkeit blieb nicht aus, was wohl am besten dadurch bewiesen wird, daß von den zum zweiten Berufskongreß in Halberstadt entsandten fünf Delegierten, bereits drei den zentralistischen Standpunkt vertraten.

Die Verhandlungen dieses Kongresses über die Frage der Organisationsform bewiesen, daß die zentralistische Idee seit dem Hallenser Kongreß erheblich an Boden gewonnen hatte. Wenn auch die Vertreter derselben, bei der Abstimmung des Antrages auf sofortige Einführung der Zentralorganisation mit 14 gegen 24 Stimmen in der Minderheit blieben, so gelang es ihnen doch, einen Beschluß durchzusetzen, wonach jeder Bezirksleiter verpflichtet sein sollte, darauf hinzuarbeiten, daß in längstens zwei Jahren der Zentralverband geschaffen werden könne.

Bereits kurze Zeit nach dem Halberstädter Kongreß setzte eine intensive Agitation gegen die Vertreter der zentralistischen Idee in verschiedenen Orten Deutschlands ein. Namentlich in Berlin, Leipzig, Frankfurt wurden Stimmen laut, daß der in Halberstadt gefaßte Beschluß bezüglich Einführung der Zentralisation ein verfehlter gewesen sei usw. Kurz, die Zentralisten mußten auf Grund der Entwicklung der Dinge bald zu der Ueberzeugung gelangen, daß ein friedliches Hinüberleiten der Lokalvereine in die Zentralorganisation auch innerhalb der vom Kongreß festgesetzten Zeit nicht ernstlich beabsichtigt war, sondern im Gegenteil alles getan wurde, um dieser Entwicklung Hindernisse zu bereiten. Unter diesen Umständen blieb nur ein Weg offen und zwar der erneute Appell an die Kollegenschaft Deutschlands, welcher zur Einberufung des Altenburger Kongresses führte.

Als dann am 25. Dezember 1896 die Delegierten zum Altenburger Kongreß zusammentraten, da lastete noch der Druck auf ihnen, welcher durch die in Halberstadt gefaßten Beschlüsse erzeugt worden war. Gleichzeitig aber waren sich alle Vertreter der deutschen Kollegenschaft darin einig, daß der Zustand der Ungewißheit innerhalb der Organisation beseitigt werden müßte. Sie erhofften von den Verhandlungen dieses Kongresses entweder eine Verständigung mit den damaligen leitenden Personen der Organisation, unter bestimmter Garantie der Einführung der Zentralorganisation innerhalb der vom Halberstädter Kongreß vorgesehenen Zeit, oder, falls diese nicht zu stande kam, die sofortige Gründung des Zentralverbandes. Nachdem ersteres, trotz alles Entgegenkommens der zentralgesinnten Vertreter nicht gelang, kam der Kongreß bekanntlich zu dem Beschluß, sofort die Gründung des Zentralverbandes vorzunehmen.

So war denn der Bann gebrochen und endlich der, nach Ansicht aller, die wirtschaftlichen Verhältnisse richtig einschätzenden Kollegen unumgänglich notwendige Schritt getan, welcher zum Auf- und Ausbau der modernen Berufsorganisation führte.

Die Entwicklung des Verbandes, sowie seine Tätigkeit im Interesse der Gesamtkollegenschaft Deutschlands zu schildern, soll nunmehr unsere Aufgabe sein.

Die Entwicklung des Zentralverbandes.

In Konsequenz der vom Altenburger Kongreß angenommenen Resolution*), nach welcher die Zentralorganisation mit dem 1. Januar 1897 ins Leben treten sollte, entfaltete die vom Kongreß eingesetzte, aus drei Personen bestehende provisorische Leitung, als deren Sitz Berlin bestimmt worden war, sofort eine intensive Tätigkeit. Bereits am 7. Januar 1897 fand die Konstituierung des provisorischen Zentralvorstandes statt, welcher zunächst aus fünf Personen, dem Vorsitzenden, Hauptkassierer, Schriftführer, einem Beisitzer und einem Revisor bestand. Diese Zahl erhöhte sich nach Konstituierung der Berliner Verwaltungsstelle, durch Zuwahl eines zweiten Vorsitzenden und zwei weiterer Revisoren, auf acht Personen.

*) Seite 175.

Der provisorische Zentralvorstand stellte nun zunächst, dem Auftrage des Altenburger Kongresses entsprechend, in der Generalversammlung des Berliner Verbandes vom 10. Januar 1897, den Antrag auf Anschluß an den Zentralverband und Uebergabe des „Handelshilfsarbeiter" an denselben. Dieser Antrag wurde, wie bereits bemerkt, abgelehnt, und daraufhin noch am selben Tage die Konstituierung der Verwaltungsstelle Berlin des Zentralverbandes vorgenommen, der sofort 120 Mitglieder des Lokalvereins beitraten.

Nach Ablehnung des Antrages auf Uebergabe des „Handelshilfsarbeiter" an den Zentralverband durch die Generalversammlung des Berliner Lokalverbandes, machte sich die Schaffung eines neuen Organs notwendig. Dieses erschien unter dem Titel „Der Courier" zum erstenmale in einer Auflage von 3000 Exemplaren am 15. Januar 1897.

Nunmehr erachtete es die provisorische Zentralleitung für ihre Pflicht, mit aller Energie auf die Durchführung des Altenburger Beschlusses hinzuarbeiten. Trotz entgegenstehenden, außerordentlichen finanziellen Schwierigkeiten wurden die nötigen Agitationsmaterialien beschafft und die vorhandenen agitatorischen Kräfte so verteilt, daß mittels geringer Ausgaben doch das Möglichste geleistet werden konnte. Der Erfolg blieb nicht aus. Schon am Schluß des ersten Quartals 1897 zählte der Verband 16 Verwaltungsstellen mit 1881 Mitgliedern, deren Zahl sich am Schlusse des zweiten Quartals 1897 bereits auf 22 Verwaltungsstellen mit 2414 Mitgliedern erhöht hatte.

Indes, es würde zu weit führen, wollten wir die Entwicklung des Verbandes von Quartal zu Quartal im einzelnen verfolgen. Dies erübrigt sich schon aus dem Grunde, weil im Anhang zu dieser Arbeit die Entwicklung des Verbandes von 1897 bis 1906 in tabellarischer Uebersicht und graphischer Darstellung dem Leser vor Augen geführt wird. Wir können uns also an dieser Stelle auf die Behandlung resp. Wiedergabe der Gesamt-Entwicklungsergebnisse beschränken, ohne befürchten zu müssen, deshalb der Oberflächlichkeit geziehen zu werden.

Beginnen wir zunächst mit der in Tabelle I gegebenen „Entwicklungs-Uebersicht". Danach betrug im Jahre 1897 die Zahl der Eintritte resp. Uebertritte in den Verband 3987. Dieselbe stieg 1900 auf 20 584, fiel dann 1901 auf 10 162 und stieg von da an ständig bis auf 57 190 im Jahre 1906. Insgesamt sind in den zehn Jahren in den Verband neu ein- resp. übergetreten 199 936 Mitglieder. Das riesige Emporschnellen der Eintrittsziffer im Jahre 1900, — von 8067 im Jahre 1899 auf 20 584 im Jahre 1900 — ist teils auf den Anschluß der Lokalvereine, teils auf die Bewegungen der Straßenbahner zurückzuführen. Auch die Steigerung der Eintrittsziffer von 32 688 im Jahre 1905 auf 57 190 im Jahre 1906 ist als normale nicht zu betrachten. In derselben sind die Mitgliederzahlen des „Vereins der Droschkenführer Berlins" und des „Vereins Berliner Hausdiener" enthalten, welche in diesem Jahre ihren Anschluß an den Zentralverband bewirkten.

Die Zahl der Austritte betrug insgesamt in den zehn Jahren 118 152 — 59,1 pCt. der Eintritte. Die niedrigste Austrittsziffer weist naturgemäß 1897 mit 513 auf. Die Austrittsziffer stieg dann bis auf 11 680 im Jahre 1900, ging 1901/1902 auf 11 625 resp. 10 005 herab, um von da ab wieder ständig zu steigen, bis auf 26 060 im Jahre 1906.

Anders gestaltet sich das Bild, wenn wir das prozentuale Verhältnis der Austritte zu den Eintritten in Betracht ziehen. Danach ergibt sich diese Reihenfolge: 1897 — 12,9 pCt., 1899 — 44,6 pCt., 1906 — 45,6 pCt., 1898 = 54,1 pCt., 1900 = 56,7 pCt., 1904 — 59,0 pCt., 1903 = 61,0 pCt., 1905 = 68,6 pCt., 1902 — 77,3 pCt.,

1901 — 114,4 pCt. Das Jahr 1901 ist demnach das einzige, in welchem die Zahl der Austritte höher als die der Eintritte war. Die Ursache hierfür ist hauptsächlich in dem Wiederaustritt der im Jahre 1900 in großer Zahl eingetretenen Straßenbahner Berlins zu suchen. Außerdem dürfte auch die hereinbrechende Krise nicht ganz ohne Einfluß geblieben sein, was sich aus der Tatsache erklärt, daß auch das Jahr 1902 mit 77,3 pCt. eine recht hohe Austrittsziffer aufweist.

Die Zahl der Mitglieder betrug 3474 am Schluß des Jahres 1897. Dieselbe stieg im nächsten Jahre auf 6069 und betrug am Schluß des Jahres 1900 bereits 19 444. Es trat dann aus den bereits angeführten Gründen ein Rückgang ein, demzufolge die Mitgliederzahl auf 17 891 am Schlusse des Jahres 1901 herabsank. Von da an haben wir aber eine ständige Steigerung zu verzeichnen, bis die Mitgliederzahl mit 81 784 am Schluß des Jahres 1906 ihren höchsten bisherigen Stand erreichte. Im Jahresdurchschnitt stieg die Mitgliederzahl von 2759 im Jahre 1897 auf 65 428 im Jahre 1906.

Zur Vervollständigung des Gesamtbildes wäre noch hinzuweisen auf die Zahl der geleisteten Wochenbeiträge und deren Verhältnis zur Mitgliederzahl. Die Gesamtzahl der geleisteten Wochenbeiträge im Jahre 1897 betrug 65 447. Dieselbe stieg ständig von Jahr zu Jahr bis auf 578 612 im Jahre 1900. Im Jahre 1903 wurde mit 1 054 220 die Million überschritten und 1906 betrug die Zahl der geleisteten Wochenbeiträge 2 673 740. Ein recht günstiges Verhältnis weist vor allen Dingen das Ergebnis der Jahresbeitragsleistung pro Mitglied auf. Während für das Jahr 1897 nur 23,7 Wochenbeiträge pro Mitglied geleistet wurden, stieg diese Leistung auf 38,2 im Jahre 1901, sank dann allerdings im Jahre 1902 wieder auf 36,4, um von da an ständig zu steigen bis auf 40,9 im Jahre 1906. Wenn auch die Durchschnittsziffer von 40,9 Wochenbeiträgen pro Jahr und Mitglied noch nicht voll befriedigt, so zeigt doch die Entwicklung ein derart günstiges Tempo nach der von uns gewünschten Richtung, daß sicher mit einem noch günstigeren Resultat in den nächsten Jahren gerechnet werden kann.

Sehen wir nun, in welchem Verhältnis die einzelnen Branchen unseres Gesamtberufs an der Entwicklung der Organisation beteiligt sind. Da gibt uns zunächst die Tabelle II, „Eintritte nach Branchen", bezüglich der Verteilung der Eintritte auf die einzelnen Berufsgruppen ein anschauliches Bild. Danach steht mit 60 498 — 30,3 pCt. der Eintritte die Gruppe Kutscher, Fuhrleute 2c. obenan. Ihr folgt die Gruppe Hilfsarbeiter verschiedener Art mit 42 522 — 21,3 pCt., und Hausdiener, Packer, Markthelfer 2c. mit 29 064 — 14,5 pCt. Die übrigen Berufsgruppen sind wie folgt beteiligt: Straßenbahner und Omnibusangestellte 15 338 = 7,7 pCt., Speditions-, Speichereiarbeiter und Transporteure 13 127 — 6,6 pCt., Bierführer, Mitfahrer 2c. 7009 — 3,5 pCt., Kohlenarbeiter 5441 — 2,7 pCt., Droschkenführer 5063 — 2,5 pCt., Arbeiterinnen 4265 — 2,1 pCt. und Fensterreiniger 2c. 3669 = 1,8 pCt. Angabe der Branche fehlte bei 13 940 = 7,0 pCt. der Aufnahmen.

Das Beteiligungsverhältnis der einzelnen Branchen schwankt in den verschiedenen Geschäftsperioden wesentlich. So betrug beispielsweise der Anteil der Gruppe: „Kutscher, Fuhrleute 2c." in der ersten Geschäftsperiode 1897/98 50,8 pCt., also mehr als die Hälfte aller Eintritte. Derselbe fiel jedoch bereits in der darauf folgenden Periode auf 32,6 pCt. und betrug in der letzten Geschäftsperiode nur noch 26,8 pCt. Aehnlich verhält es sich mit dem Anteil der Gruppe „Hausdiener, Packer 2c." Hier betrug die Beteiligung in der Geschäftsperiode 1897/98 24,4 pCt.

und ging dann zurück bis auf 12,2 pCt. in der Geschäftsperiode 1905/6. Hierbei ist allerdings erklärend zu bemerken, daß ein erheblicher Prozentsatz der für diese Geschäftsperiode in der Rubrik „Ohne Angabe" Aufgeführten, der Gruppe „Hausdiener 2c." zuzurechnen sind. Da bei dem Anschluß des „Vereins Berliner Hausdiener" keine genauen Angaben bezüglich der übertretenden Mitglieder gemacht werden konnten, mußten dieselben eben in der Rubrik „Ohne Angabe" aufgeführt werden. Dies hatte wiederum zur Folge, daß diese von 3,0 pCt. in der Geschäftsperiode 1903/4 auf 10,5 in der letzten Periode stieg. Das umgekehrte Verhältnis wie bei den erstgenannten Berufsgruppen war bei den Gruppen „Speditionsarbeiter 2c." und „Hilfsarbeiter verschiedener Art" zu verzeichnen. Bei ersterer stieg der Anteil an der Eintrittsziffer von 3,9 pCt. in der ersten auf 8,8 pCt. in der fünften Geschäftsperiode und bei letzterer von 15,2 pCt. in der ersten auf 23,2 pCt. in der fünften Geschäftsperiode. Besonders erheblichen Schwankungen war die Beteiligungsziffer der Berufsgruppe „Straßenbahner- und Omnibusangestellte unterworfen. Dieselbe betrug in der ersten Geschäftsperiode 1,0 pCt., stieg in der zweiten auf 20,8 pCt., fiel dann auf 8,6 pCt. resp. 10,1 pCt. in der dritten und vierten und auf 2,4 pCt. in der fünften Geschäftsperiode. Auch die „Bierführer und Mitfahrer" haben ihren Anteil an der Eintrittsziffer gesteigert und zwar von 1,9 pCt. in der ersten auf 3,6 in der fünften Geschäftsperiode; desgleichen die „Droschkenführer" von 1,6 pCt. in der zweiten auf 4,2 pCt. in der fünften Geschäftsperiode. Die letztere Erhöhung ist allerdings im wesentlichen auf den Anschluß des „Vereins der Droschkenführer Berlins" an den Verband zurückzuführen. Zu erwähnen wäre sodann noch die Gruppe „Arbeiterinnen", die ihren Anteil von 1,2 pCt. in der dritten Geschäftsperiode — die Aufnahme weiblicher Mitglieder wurde erst von der Nürnberger Generalversammlung 1901 beschlossen — auf 3,4 pCt. erhöht hat.

Die Tabelle III „Mitglieder nach Branchen" gibt Auskunft über die Beteiligung der einzelnen Berufsgruppen an der Gesamtmitgliedschaft, sowie der Zahl der Orte, an welchen überhaupt Angehörige der einzelnen Branchen organisiert sind. Nach derselben bildeten am Schluß der fünften Geschäftsperiode die Hausdiener 2c. mit 24 801 — 30,3 pCt. Mitgliedern die stärkste Gruppe. Ihr folgten: Kutscher und Fuhrleute mit 21 950 — 26,8 pCt., Hilfsarbeiter verschiedener Art mit 9850 — 12,0 pCt., Speditionsarbeiter 2c. mit 8299 — 10,2 pCt., Droschkenführer mit 4263 — 5,2 pCt., Bierführer mit 3353 — 4,1 pCt., Kohlenarbeiter mit 2995 — 3,7 pCt., Arbeiterinnen mit 2546 — 3,1 pCt., Straßenbahner mit 2128 — 2,6 pCt., Fensterreiniger mit 856 — 1,1 pCt. und „Diverse" mit 743 — 0,9 pCt. Anteil an der Gesamtmitgliedschaft.

In bezug auf Zahl der Orte, an welchen Angehörige der einzelnen Branchen organisiert sind, steht die Gruppe der Kutscher und Fuhrleute obenan. In 223 von insgesamt 257 in Betracht kommenden Orten, waren Angehörige dieser Berufsgruppe organisiert. Für die übrigen Berufsgruppen ist die Reihenfolge diese: Hilfsarbeiter verschiedener Art 175 Orte, Hausdiener und Packer 2c. 165 Orte, Speditions-, Speicherarbeiter 2c. 150 Orte, Bierführer 112 Orte, Kohlenarbeiter 91 Orte, Arbeiterinnen 69 Orte, Diverse 64 Orte, Fensterreiniger 2c. 55 Orte, Droschkenführer 54 Orte und Straßenbahner 46 Orte.

Recht interessant ist auch eine Gegenüberstellung der Gesamteintrittsziffer der einzelnen Berufsgruppen und der am Schluß des Jahres 1906 vorhandenen Mitglieder, unter Hinzufügung der sich prozentual ergebenden Austrittsziffer. Dieselbe ergibt folgendes Bild:

Berufsgruppe	Eintritte	Mitglieder	Austritte	
	Zahl	Zahl	Zahl	prozentual der Eintritte
Hausdiener, Packer, Markthelfer 2c.	29064	24801	4263	14,7
Kutscher, Fuhrleute 2c.	60498	21950	38548	63,7
Droschkenführer und Personenfuhrwerkskutscher	5063	4263	800	15,8
Bierführer, Mitfahrer 2c.	7009	3353	3656	52,2
Speditions-Speichereiarbeiter und Transporteure	13127	8299	4828	36,8
Kohlenarbeiter	5441	2995	2446	45,0
Hilfsarbeiter verschiedener Art	42522	9850	32672	76,8
Straßenbahner u. Omnibusangestellte	15338	2128	13210	86,1
Fensterreiniger 2c.	3669	856	2813	76,7
Arbeiterinnen	4265	2546	1719	40,3

Wie aus dieser Gegenüberstellung ersichtlich, weisen die Straßenbahner mit 86,1 pCt. Wiederaustritten die höchste Beteiligungsziffer von allen Berufsgruppen auf. Diese Tatsache ist um so bedauerlicher, als feststeht, daß gerade die Straßenbahner die erheblichen Verbesserungen ihres Arbeits- resp. Dienstverhältnisses — Erhöhung der Löhne sowie Verkürzung der Arbeitszeit, Einführung von Pensionskassen u. a. m. — ausschließlich dem Eingreifen der Organisation zu verdanken haben. Beamtendünkel und Kastengeist, deren Propagierung sich die Betriebsleitungen recht angelegen sein lassen, in Verbindung mit den Wirkungen der „Wohlfahrtseinrichtungen" und einem raffiniert ausgebauten Spionagesystem, haben es eben immer zuwege gebracht, die der Organisation zugeführten Mitglieder, ihr wieder abwendig zu machen. Doch auch hierin wird die Zeit Wandel schaffen. Denn schon zeigt sich, daß die Sympathie, welcher sich die Straßenbahner bei ihren Kämpfen seitens der öffentlichen Meinung erfreuten, zu erkalten beginnt. Da auch die Gesellschaften ein feines Gefühl dafür haben, woher im gegebenen Moment der Wind weht, werden sie, die Zuckerbrot und Peitsche außerordentlich gut anzuwenden verstehen, nicht ermangeln, von letzterer ausgedehnten Gebrauch zu machen. Dann werden die Straßenbahner sicher zu der Ueberzeugung kommen, daß auch für sie die Organisation eine unbedingte Notwendigkeit ist.

Den Straßenbahnern folgen als nächst-höchstbeteiligte Gruppe die Hilfsarbeiter verschiedener Art mit 76,8 pCt. Wiederaustritten. Diesbezüglich ist allerdings zu bemerken, daß der ermittelte Prozentsatz wohl nicht ganz den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen dürfte, weil eine ganze Anzahl Mitglieder, die bei der Aufnahme unter dieser Gruppenbezeichnung registriert wurden, später auf Grund genauerer Feststellungen anderen Gruppen zugeteilt werden mußten.

Eine weitere Gruppe mit recht hoher prozentualer Austrittsziffer sind die Fensterreiniger 2c. Dieselbe betrug hier 76,7 pCt. Jedenfalls ein Beweis dafür, daß ein großer Teil dieser Kollegen die Organisation nur dann findet, wenn es gilt, die Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu verbessern, um ihr nach Erreichung dieses Zieles auf dem schnellsten Wege wieder Valet zu sagen.

Auch die Berufsgruppe Kutscher, Fuhrleute 2c. weist eine hohe Austrittsziffer auf. Hier betrug diese 63,7 pCt. und überstieg damit die Gesamtziffer von 59,1 pCt. um 4,6 pCt. Diese Erscheinung haben wir wohl als Folge der Ausbreitungsbestrebungen der Organisation auf die mittleren und kleinen Orte anzusehen. Da gerade die Berufsgruppe der Kutscher und Fuhrleute zu den verbreitetsten gehört, ist es erklärlich,

daß wir bei der Agitation auch zunächst an Angehörige dieser Gruppe herankommen und sie der Organisation als Mitglieder zuführen. Entweder infolge mangelhafter Organisationseinrichtungen oder aber, — was häufiger die Ursache sein dürfte — mangels genügenden Verständnisses für die Aufgaben und die Notwendigkeit der Organisation, geht ein Teil dieser neu gewonnenen Mitglieder bald wieder verloren und beeinflußt dadurch das Prozentverhältnis wesentlich zu Ungunsten der Gesamtgruppe.

Das wären die Berufsgruppen, deren Austrittsziffer prozentual höher ist als die Gesamtziffer. Alle anderen bleiben hinter dieser zum Teil wesentlich zurück. So weisen die Bierführer 52,2 pCt., die Kohlenarbeiter 45,0 pCt. und die Arbeiterinnen 40,3 pCt. auf. Durch letztere Ziffer wird die wiederholt von einzelnen Verbandsfunktionären aufgestellte Behauptung widerlegt, wonach gerade das weibliche Element einen recht erheblichen Prozentsatz zur Mitgliederfluktuation überhaupt stellen sollte. Wie Figura zeigt, trifft das Gegenteil zu. Es folgen dann die Speditions-Speichereiarbeiter und Transporteure mit 36,8 pCt., die Droschkenführer mit 15,8 pCt. und die Hausdiener und Packer mit 14,7 pCt. Austritten.

Die günstigsten Verhältnisse in bezug auf Mitgliederfluktuation sind demnach in den Berufsgruppen der Droschkenführer und Hausdiener, Packer 2c. vorhanden. Allerdings muß hierbei einschränkend bemerkt werden, daß die für Droschkenführer ermittelte Ziffer außerordentlich günstig durch den am 1. Oktober 1906 erfolgten Anschluß des „Vereins der Droschkenführer Berlins" beeinflußt worden ist. Durch denselben wurde die Eintrittsziffer dieser Gruppe ganz erheblich gesteigert, und dadurch wiederum die Austrittsziffer entsprechend herabgedrückt, da ja auch der nach dem Anschluß sich eventl. ergebende Abgang an Mitgliedern nicht mehr im Jahre 1906 in Betracht kommen konnte, sondern erst im Jahre 1907 seine Wirkung ausüben kann.

Von ähnlichem Einfluß auf das prozentuale Verhältnis der Austritte zu den Eintritten, war auch der am 1. November 1906 erfolgte Anschluß des „Vereins Berliner Hausdiener" für die Berufsgruppe der Hausdiener, Packer 2c. Durch diesen wurden 7212 Mitglieder dem Verbande zugeführt, die, weil spezielle Angaben bezüglich Branchenzugehörigkeit, Lohn 2c. nicht zu erlangen waren, unter „Ohne Angabe" aufgeführt werden mußten. Rechnen wir diese Mitglieder der Gesamtzahl der Eintritte für genannte Berufsgruppe zu, dann erhöht sich der Prozentsatz der Austritte von 14,7 auf 31,7 pCt. Aber auch nach dieser Erhöhung des Prozentverhältnisses kann als festgestellt gelten, daß in bezug auf Mitgliederfluktuation tatsächlich die Berufsgruppe der Handelshilfsarbeiter die günstigsten Verhältnisse aufweist.

Um das Gesamtbild der Entwicklung zu vervollständigen, haben wir dieser Arbeit, außer den vorstehend behandelten tabellarischen Uebersichten auch eine solche — Tabelle IV — über die Eintrittsziffer, Mitgliederzahl und Zahl der Wochenbeiträge, nach Quartalen geordnet, beigegeben. Aus derselben sind die durch wirtschaftliche Einflüße und andere Ursachen bedingten Schwankungen in der Organisationsentwicklung klar ersichtlich, so daß es diesbezüglicher spezieller Erörterungen wohl kaum bedarf.

Die Entwicklung der Verbands-Mitgliedschaften.

Nachdem wir in Vorstehendem die Gesamtentwicklung der Organisation geschildert haben, halten wir es für angebracht, auch zu der in Tabelle V gegebenen diesbezüglichen Zahlenübersicht einige Bemerkungen zu machen. Wir können selbstverständlich dabei nicht alle Mitgliedschaften berücksichtigen, sondern müssen uns auf diejenigen beschränken, deren Werdegang Anlaß zu besonderen Erörterungen bietet.

Einer der ersten Lokalvereine, der sofort nach Gründung des Zentralverbandes mit diesem in Verbindung trat, war der Altenburger. Dieser Verein, dessen Gastfreundschaft die Delegierten der deutschen Kollegenschaft, Weihnachten 1896, zwecks Abhaltung des außerordentlichen Kongresses, in Anspruch genommen hatten, erklärte sich bereits in seiner Versammlung vom 6. Februar 1897 mit den Beschlüssen des Kongresses einverstanden. Zunächst wurde das Verbandsorgan „Der Courier" obligatorisch eingeführt. Sodann beschloß eine am 9. Mai 1897 abgehaltene Versammlung, den Anschluß an den Zentralverband, welcher am 1. Juli desselben Jahres durch Konstituierung des Vereins als Verwaltungsstelle des Verbandes vollzogen wurde.

Ueber die Entwicklung dieser Verwaltungsstelle ist nur erfreuliches zu sagen. Die Zahl der Mitglieder, welche Ende des Jahres 1897 bereits 76 betrug, stieg ständig von Jahr zu Jahr bis auf 331 am Schluß des Jahres 1906. Es ist demnach von 1897 bis 1906 eine Mitgliederzunahme von 255 — 298 pCt. zu verzeichnen. Jedenfalls ein zufriedenstellendes Ergebnis, namentlich, wenn die Einwohnerzahl Altenburgs und seine geringe Bedeutung als Handels- und Verkehrsstadt in Betracht gezogen wird.

Nun zur Berliner Mitgliedschaft des Verbandes. Einen bestimmenden Einfluß auf die Gestaltung der Organisationsverhältnisse unseres Berufs übten seit jeher die Kollegen Berlins aus. Das ist teils auf die dominierende Stellung, die diese Stadt als Wirtschaftsgebiet resp. Handels- und Verkehrszentrum einnimmt, schließlich aber auch darauf zurückzuführen, daß von hier die ersten Anregungen zur Schaffung der modernen Organisation überhaupt gegeben wurden. So erklärt es sich, daß während der ganzen lokalistischen Organisationsperiode die Berliner Kollegen in unbestrittenem Besitz der Führung geblieben waren. Für jeden einsichtigen Berufskollegen war ferner klar, daß die Schaffung einer leistungsfähigen Zentralorganisation für unsern Beruf nur mit Berlin als Vorort resp. Sitz der Leitung möglich war. So viel steht jedenfalls fest, hätten die Berliner Zentralisten 1896 nicht den Mut gehabt, nach Altenburg zu gehen und dort für Schaffung des Zentralverbandes einzutreten, dann wäre derselbe ohne Berlin zustande gekommen. Denn bereits zu Beginn des Jahres 1896 hatten sich die Württembergschen Lokalvereine zu einem Zentralverband von Berufsvereinen mit dem Sitz in Stuttgart zusammengeschlossen. Kam es also nicht rechtzeitig zur Gründung eines Verbandes für die Berufskollegen Gesamt-Deutschlands, mit dem Sitz in Berlin, dann wäre sicher mit der Schaffung einer Sonderorganisation für Süddeutschland zu rechnen gewesen. Ob dann die Entwicklung unserer Berufsorganisation eine derartig erfreuliche wie gegenwärtig zu konstatieren, gewesen wäre, ist zumindest für diejenigen fraglich, welche den unheilvollen Einfluß und die schädlichen Wirkungen partikularistischer Anschauungen und Vorurteile kennen zu lernen Gelegenheit hatten. Es lag deshalb nur im Interesse der Gesamtkollegenschaft, wenn in Altenburg beschlossen wurde, die Zentralorganisation mit dem Sitz in Berlin zu gründen.

Wir wiesen schon darauf hin, daß es den in Altenburg mit der Führung der Verbandsgeschäfte betrauten Kollegen nicht gelang, den Lokalverein zum Anschluß an den Verband zu bewegen, sondern daß sich in der fraglichen Versammlung nur 120 Mitglieder desselben zum Uebertritt bereit erklärten. Am 24. Januar 1897 fand dann die konstituierende Generalversammlung der Verwaltungsstelle statt und am 1. Februar wurde das Verbandsbureau, welches sich bis dahin in der Gastwirtschaft von „Glauninger", Alte Jakobstr. 83 befand, in 2 dunklen Hofparterreräumen des Hauses Heilige Geiststr. 15 etabliert. Wie mancher Anhänger der neuen Organisation mag bei der ersten Besichtigung dieser, Licht und Luft nur in geringem Maße Zutritt gestattenden Räume, auch der Organisationsentwicklung selbst ein recht ungünstiges Prognostikon gestellt haben. Die Freunde von lokaler Seite prophezeiten ihr auch nur eine Lebensdauer von höchstens fünf Monaten.

Doch auch hier zeigte sich, daß Prophezeien meist eine mißliche Sache ist, da gewöhnlich das Gegenteil dessen Tatsache wird, was „hellseherisch" veranlagte Geister als sicheres Ereignis voraussagen. Die neue Organisation erwies sich als lebensfähig. Bereits am Schluß des ersten Quartals 1897 betrug die Mitgliederzahl 420. Dieselbe stieg, wenn auch recht langsam auf: 422 im zweiten, 424 im dritten und 452 im vierten Quartal 1897. Hierbei darf nicht unerwähnt bleiben, daß die Mitglieder des Lokalvereins alles daran setzten, den Zentralverband nicht aufkommen zu lassen. Da ihnen außerdem genügend Mittel zur Agitation zur Verfügung standen, während dieselben dem Zentralverband fast vollständig fehlten, konnte sich letzterer nur durch Aufwendung äußerster Energie seitens seiner Mitglieder im Sattel erhalten. Zur Ehre der damaligen Mitglieder des Zentralverbandes muß an dieser Stelle ausgesprochen werden, daß fast jeder einzige Kollege ein Agitator im wahrsten Sinne des Worts gewesen ist. Ueberhaupt hat die damalige Kampfperiode wesentlich zur Entwicklung von Kräften auf beiden Seiten beigetragen und dadurch der Organisation — wenn wir von den unliebsamen Begleiterscheinungen persönlicher Natur absehen — große Vorteile gebracht.

So setzte das Jahr 1898 unter, für die Entwicklung der Zentralorganisation nicht besonders günstigen Bedingungen ein. Dies zeigte sich auch in der Mitgliederzunahme. Das erste Quartal wies nur eine solche von 20 Mitgliedern auf. Aber bereits im zweiten Quartal betrugen die Neuaufnahmen 142 und im dritten 207 Mitglieder. Insgesamt waren am Schluß des Jahres 1898 in der Berliner Verwaltungsstelle 916 zahlende Mitglieder vorhanden. Die Zunahme gegen 1897 betrug demnach 464 = 102,6 pCt.

Erheblich günstiger gestaltete sich die Entwicklung des Verbandes im Jahre 1899. Zu Beginn desselben war durch Anstellung eines besoldeten Kassierers und Arbeitsvermittlers zunächst eine Trennung der Geschäfte der Berliner Verwaltungsstelle von denen des Zentralvorstandes herbeigeführt worden. Diese Vermehrung der Zahl der Angestellten, in Verbindung mit einer praktischen Verteilung der zu erledigenden Arbeiten, ermöglichte eine gründlichere Behandlung der einzelnen agitatorischen und organisatorischen Aufgaben, was wiederum günstig auf die Entwicklung der Organisation wirkte. So stieg die Mitgliederzahl von 916 zu Beginn des Jahres 1899 auf 954 im ersten, 1286 im zweiten, 2334 im dritten und 2732 im vierten Quartal 1899. Die Mitgliederzunahme betrug demnach in diesem Jahre 1816 = 198,3 pCt. Nunmehr hatte der Zentralverband auch in Berlin mit seiner Mitgliederzahl die des Lokalverbandes überholt und dadurch auch die letzte Hoffnung der leitenden Kollegen dieser Richtung zerstört.

Die günstige Aufwärtsbewegung des Jahres 1899 wurde im Jahre 1900 weit überholt. Bereits im ersten Quartal desselben stieg die Mitgliederzahl auf 3675. Der größte Sprung in der Entwicklung aber war im zweiten Quartal 1900 zu verzeichnen, wo die Mitgliederzahl auf 8154 emporschnellte. Die Erklärung hierfür ist zum größten Teil in der durch die Straßenbahnerbewegung bedingten Neuaufnahme von Angehörigen dieser Berufsgruppe zu suchen. Bei dieser Gelegenheit können wir nicht unterlassen, einige auf die Berufsgruppe Verkehrsangestellte bezügliche Bemerkungen einfließen zu lassen.

Wie bekannt, hatten unsere Lokalorganisationen ihr Tätigkeitsgebiet bereits in den Jahren 1894/95 auf das Transportgewerbe ausgedehnt. Irgend welcher Versuch, auch die im Verkehrsgewerbe Beschäftigten zur Organisation heranzuziehen, ist jedoch nicht gemacht worden. Es ist auch von anderer Seite nichts derartiges geschehen, mit Ausnahme eines Versuchs im Jahre 1892, der seitens einiger leitender Personen der Berliner Arbeiterbewegung, zwecks Organisierung der Angestellten der „Großen Berliner Pferdebahn" unternommen worden war und mit einem Fiasko endete. Seitdem herrschte die Ruhe des Friedhofs auf diesem Gebiete bis zum Jahre 1898. Im Herbst dieses Jahres setzte der Zentralverband, der es sich bereits bei der Gründung zur Aufgabe gemacht hatte, auch die Verkehrsangestellten zu organisieren, mit einer lebhaften Agitation unter den Angehörigen dieser Berufsgruppe ein. Wenn auch der Erfolg zunächst kein ermutigender war, so gelang es der unermüdlichen Tätigkeit der Verbandsmitglieder doch, mit der Zeit Bresche in die von der Direktion der Großen Berliner Straßenbahn um ihre Angestellten gezogene Mauer zu legen. Der infolge jahrelanger Knechtung und Ausbeutung der Angestellten dieser Gesellschaft, durch die Betriebsleitung aufgehäufte Zündstoff, kam endlich im Frühjahr 1900 zur Entladung und führte insgesamt 4828 Angestellte der Organisation zu. Leider muß konstatiert werden, daß der weitaus größte Teil dieser Angestellten kurze Zeit nach Beendigung der Bewegung, den Sirenengesängen der von der Betriebsleitung engagierten Harmonieapostel folgend, der Organisation wieder den Rücken kehrte. Dadurch bewiesen dieselben, daß ihnen das nötige Verständnis für die Entwicklungsnotwendigkeiten vollständig fehlte.

Inzwischen waren durch die Verhandlungen der Braunschweiger Konferenz die Vorbedingungen für eine Verschmelzung der Lokalvereine mit dem Zentralverband geschaffen worden. Die daraufhin in Berlin eingeleiteten Einigungsverhandlungen führten zu der bekannten Verständigung und am 1. Juli 1900 erfolgte der Anschluß des Berliner Lokalvereins an den Zentralverband. Durch Hinzutritt der zirka 1800 Lokalvereinsmitglieder wurde nicht nur der durch Abgang von Straßenbahnern bedingte Ausfall gedeckt, sondern es trat noch eine Steigerung der Mitgliederzahl auf 8610 am Schluß des Jahres 1900 ein. Mithin schloß dieses Jahr mit einer Mitgliederzunahme von 5878 = 215,2 pCt. ab.

Ungünstiger gestaltete sich die Entwicklung der Organisation im Jahre 1901. In diesem ging die Mitgliederzahl ständig zurück bis auf 5811 im dritten, resp. 6001 im vierten Quartal. Als Ursache dieser Erscheinung ist neben dem weiter anhaltenden Abgang an Straßenbahnern, wohl in der Hauptsache die scharf einsetzende wirtschaftliche Krise anzusehen.

Inzwischen hatte das Rekrutierungsgebiet der Organisation dadurch eine geringe Erweiterung erfahren, daß die Fensterputzer 2c. auf ihrer Berliner Konferenz beschlossen. unserem Verband beizutreten. Die Angliederung geschah in der Form, daß diesen Kollegen eine besondere Verwaltung, unter der Bezeichnung Berlin II mit eigener

Kassen- und Geschäftsführung zugestanden wurde. Dieselbe erschien zum erstenmale im Bericht des ersten Quartals 1902 mit 119 Mitgliedern, deren Zahl sich bis zum Schluß desselben Jahres auf 250 erhöht hatte. Besondere Bedeutung erlangte diese Gruppe in der Folgezeit nicht; sie wurde vielmehr bereits am Schluß des dritten Quartals 1903 wieder aufgehoben und deren Mitglieder der Verwaltung I zugeteilt.

Eine andere Neueinrichtung innerhalb der Berliner Mitgliedschaft muß jedoch erwähnt werden, und zwar die der Loslösung der Straßenbahner von der allgemeinen Mitgliedschaft und Konstituierung derselben als selbständige Verwaltungsstelle. Zu dieser Maßnahme sah sich die Organisationsleitung gezwungen nach Feststellung der Tatsache, daß der Fahnenflucht der Straßenbahner nur durch dieses Mittel Einhalt getan werden konnte. Die Konstituierung dieser Mitgliedschaft als Verwaltungsstelle III, unter welcher Bezeichnung dieselbe zurzeit noch besteht, erfolgte am 1. April 1902.

Verfolgen wir nun die Entwicklung der Gesamtmitgliedschaft Berlin weiter, so sehen wir, daß mit dem Jahre 1902 wieder eine Aufstiegsperiode einsetzte. Wenn auch langsam, so doch stetig von Quartal zu Quartal hob sich die Mitgliederzahl und zwar bis auf 7067 am Schluß des Jahres 1902 resp. 9227 am Schluß des Jahres 1903. Von da an ging es in beschleunigtem Tempo weiter auf 13 534 Mitglieder am Schluß des Jahres 1904 und 18 318 am Schluß des Jahres 1905. Auch im Jahre 1906 hielt die erfreuliche Aufwärtsbewegung an. Die Mitgliederzahl stieg bis zum Schluß des Jahres auf 25 888, wozu infolge Anschluß des „Vereins Berliner Droschkenführer" und des „Vereins Berliner Hausdiener" insgesamt weitere 10 158 Mitglieder kamen, so daß in allen Berliner Verwaltungsstellen am Schluß des Jahres 1906 insgesamt 36 046 Mitglieder vorhanden waren. Von diesen entfielen auf: Berlin I 9300, II 22 390, III 1098 und IV 3258 Mitglieder.

Von Interesse dürfte es außerdem sein, festzustellen, in welchem Verhältnis die Berliner Mitgliedschaften an der Gesamtmitgliedschaft des Verbandes beteiligt gewesen sind, resp. welchen Schwankungen dieses Verhältnis unterworfen war. Hier das Ergebnis:

Jahr	Mitgliederzahl am Schluße des Jahres	Davon entfielen auf Berlin	
		Zahl	Prozent
1897	3474	452	13,0
1898	6069	916	15,1
1899	10540	2732	25,9
1900	19444	8610	44,3
1901	17981	6001	33,4
1902	20912	7067	33,8
1903	29682	9227	31,1
1904	40405	13534	33,5
1905	50654	18318	36,2
1906	81784	36046	44,1

Nach diesen Feststellungen weisen die Jahre 1897, 1898 und 1899 mit 13,0, 15,1 und 25,9 pCt. den niedrigsten Prozentsatz auf. Von denselben können jedoch die ersteren beiden als normale schon deshalb nicht angesehen werden, weil eben der dominierende Einfluß des Lokalverbandes eine volle Entfaltung der Organisation zentraler Richtung in Berlin hemmte. Auf das Jahr 1899 trifft vorstehend Gesagtes eben-

falls noch zum großen Teil zu. Man kann demnach die prozentuale Beteiligungsziffer der Berliner Mitgliedschaft dieser drei Jahre, im gewissen Sinne als Gradmesser des Eindringens der zentralistischen Anschauung in den Kreis der Berliner Kollegenschaft bezeichnen.

Im Jahre 1900 stieg der Anteil Berlins an der Gesamtmitgliedschaft des Verbandes plötzlich von 25,9 auf 44,3 pCt. und erreichte damit den höchsten Stand überhaupt. Dieses Emporschnellen ist hauptsächlich auf die Straßenbahnerbewegung und den Anschluß des Lokalvereins zurückzuführen. Bringen wir beispielsweise den durch letzteren bedingten Mitgliederzuwachs von der Gesamtzahl in Abzug, dann sinkt der Prozentsatz sofort um 5,8, also auf 38,5. Diesem Emporschnellen der Beteiligungsziffer Berlins im Jahre 1900, folgte naturgemäß ein erheblicher Rückgang im Jahre 1901. Dieses blieb mit 33,4 um 10,9 pCt. hinter der des Vorjahres zurück. Das Jahr 1902 brachte nur eine unwesentliche Erhöhung auf 33,8 pCt., während das Jahr 1903 mit 31,1 pCt. die niedrigste Beteiligungsziffer der letzten sechs Jahre aufweist.

Wir gehen wohl nicht fehl, wenn wir den Rückgang der Beteiligungsziffer Berlins an der Gesamtmitgliedschaft im Verbande in den Jahren 1901 bis 1903 zum Teil als Folge der wirtschaftlichen Krise bezeichnen. Unzweifelhaft übte dieselbe auf das Berliner Wirtschaftsgebiet mit seinem komplizierten Organismus eine weit verheerendere Wirkung aus, als auf irgend ein anderes, einseitiger entwickeltes Wirtschaftsgebiet. Folgedessen trat nicht nur eine Verengerung des Rekrutierungsgebiets an sich ein, sondern auch der Mitgliederabgang infolge Verlustes der Arbeit selbst und Rückkehr der betreffenden Kollegen in ihre Heimat, oder Auswanderung 2c. 2c. nahm recht erhebliche Dimensionen an. Namentlich unter den Nachwehen der Krise scheint Berlin weit mehr als andere Orte gelitten zu haben, was deutlich durch das Herabgehen der Beteiligungsziffer in diesen Jahren bewiesen wird. Während beispielsweise die Mitgliederzunahme im Jahre 1903 in Berlin 2160 — 30,6 pCt. betrug, wies die Gesamtmitgliedschaft eine solche von 8770 — 41,9 pCt. auf.

Mit Beendigung des Jahres 1903 hatte auch die Stagnationsperiode für Berlin ihr Ende erreicht. Die Beteiligungsziffer stieg nun von Jahr zu Jahr und zwar 1904 auf 33,5, 1905 auf 33,6 und 1906 auf 44,1 pCt. Auf letztere trifft zum Teil das in bezug auf das Jahr 1900 gesagte zu. Auch diese Ziffer ist als normale, die Verhältnisse richtig charakterisierende deshalb nicht anzusehen, weil die durch den Anschluß des „Vereins Berliner Droschkenführer“ und des „Vereins Berliner Hausdiener“ bedingte Mitgliederzunahme das Verhältnis wesentlich zu Gunsten Berlins beeinflußt hat.

Mit dem am Schluß des Jahres 1906 erfolgten Anschluß der vorstehend genannten beiden Lokalvereine wurde für unsere Berliner Mitgliedschaft der Weg zur weiteren Entwicklung geebnet. Wenn dieselbe auch im allgemeinen nicht voll befriedigt, so muß doch anerkannt werden, daß — trotz entgegenstehender außerordentlicher Schwierigkeiten — ein erhebliches Stück Kulturarbeit seitens der Berliner Kollegenschaft geleistet worden ist, wert, an dieser Stelle besonders beachtet und gewürdigt zu werden. Zum Schluß wollen wir nur noch die Tatsache konstatieren, daß unsere Berliner Verwaltungsstellen mit ihrem Mitgliederstande von 36 046 am Schluß des Jahres 1906 an die zweite Stelle innerhalb der Berliner Gewerkschaftsbewegung gerückt sind, und damit einen Platz eingenommen haben, der ihnen auf Grund der vorhandenen Zahl der Berufsgenossen gebührt. Hoffentlich werden die Berliner Kollegen diesen Platz so lange behaupten, bis sie ihn mit dem ersten vertauschen können.

Von besonderem Interesse ist weiter die Entwicklung der Organisation in Breslau und zwar hauptsächlich deshalb, weil dieses als gewerkschaftlicher Stützpunkt im Osten Deutschlands, dem Dorado der Junker und Schlotbarone, großen Wert hat. Hier datieren die ersten Organisationsansätze bis zum Jahre 1890 zurück. Auf dem Altenburger Kongreß waren die organisierten Breslauer Kollegen nicht vertreten. Auch ihre Stellung gegenüber der Zentralorganisation war zunächst eine durchaus ablehnende, trotzdem die Breslauer Delegierten auf dem Halberstädter Kongreß bereits für sofortige Einführung der Zentralorganisation votiert hatten. Allerdings muß hierbei auch bemerkt werden, daß die dortigen Kollegen ebensowenig zu den unbedingten Anhängern der Lokalorganisation gezählt werden konnten. Sie nahmen vielmehr in bezug auf die Frage der Organisationsform in ihrer Mehrheit eine abwartende Stellung ein.

Aber bereits im Jahre 1898 trat infolge Personenwechsels in der Leitung des Vereins, ein Umschwung ein. Die Folge davon war, daß zunächst das Verbandsorgan obligatorisch eingeführt und am 1. Oktober desselben Jahres der Anschluß an den Zentralverband vollzogen wurde. Von den Mitgliedern des Lokalvereins schlossen sich sofort 167 dem Verbande an, ein Teil folgte später, so daß die Verwaltungsstelle am Schluß des Jahres 1898 eine Mitgliederzahl von 234 aufzuweisen hatte. Es ist dies allerdings eine recht bescheidene Zahl, wenn in Betracht gezogen wird, daß sich darin eigentlich die Erfolge einer mehr als achtjährigen Organisationstätigkeit verkörpern. Doch mit dem Anschluß an den Zentralverband änderte sich das Bild wesentlich. Schon ein Jahr später, am Schluß des Jahres 1899, war die Mitgliederzahl auf 740 gestiegen. Das Jahr 1900 schloß mit 900 und das Jahr 1901 mit 1116 Mitgliedern ab. Dann trat — jedenfalls auch infolge der wirtschaftlichen Krise — ein kleiner Rückgang ein. Die Stillstandsperiode hielt bis Ende 1903 an und wich erst im Laufe des Jahres 1904 einer neuen Aufschwungsperiode. Am Schluß dieses Jahres betrug die Mitgliederzahl 1400. Dieselbe stieg dann auf 1700 und 2300 in den Jahren 1905 und 1906.

Dieser Stand der Breslauer Mitgliedschaft, der unzweifelhaft beweist, daß ein Teil der dortigen Berufskollegen mit äußerster Energie am Auf- und Ausbau der Organisation gearbeitet hat, kann nur zum Teil befriedigen. Die Zahl von 2300 organisierten Berufskollegen ist für einen Ort von der Bedeutung Breslaus als Handels- und Verkehrszentre des Ostens entschieden zu gering. Allerdings muß hierbei die Lage Breslaus zur Erklärung der Verhältnisse in Betracht gezogen werden. Wir wiesen bereits darauf hin, daß der Osten das Dorado der Junker und Schlotbarone ist. Dies trifft aber auf Schlesien im besonderen zu und beeinflußt selbstverständlich die Verhältnisse Breslaus als Hauptstadt dieser Provinz wesentlich. So gibt es beispielsweise keine zweite Großstadt in Deutschland, die derartig miserable Lohnverhältnisse aufweist, wie Breslau. Diese Tatsache findet ihre Erklärung darin, daß die den „Fleischtöpfen" der Junker und Industrieherren entrinnenden ausgepowerten Lohnsklaven zunächst Breslau als Ziel ihrer Wanderung aufsuchen, dort infolge ihrer Notlage und Anspruchslosigkeit willkommene Ausbeutungsobjekte für das städtische Unternehmertum abgeben und auf diese Weise die Löhne ständig auf dem niedrigsten Niveau erhalten. Daß derartig anspruchslose Leute, deren Menschenwürde außerdem systematisch ertötet worden ist, keine besonders geeigneten Objekte für die Werbearbeit der Organisation abgeben, ist begreiflich und so erklärt es sich auch, daß unsere Organisation bis dato noch nicht die der Bedeutung Breslaus entsprechende Höhe erreicht hat. Wenn nicht alle Anzeichen trügen, ist aber auch hier im letzten Jahre bereits der

Bann gebrochen und einer Entwicklung im beschleunigteren Tempo vorgearbeitet worden.

Eine weitere Mitgliedschaft, deren Werden kurz zu schildern wir uns an dieser Stelle für verpflichtet halten, ist die Dresdener. Auch hier setzte die Organisationstätigkeit bereits im Jahre 1892 ein. Auf dem Altenburger Kongreß war Dresden ebenfalls und zwar durch einen Delegierten vertreten. Bereits in einer am 20. Januar 1897 abgehaltenen Versammlung wurde einstimmig die Abbestellung des „Handelshilfsarbeiter" und gegen drei Stimmen die obligatorische Einführung des „Courier" beschlossen. Am 13. April erfolgte sodann der Anschluß an den Verband und zwar zunächst als Einzelmitgliedschaft. Die Zahl der Mitglieder am Schluß des zweiten Quartals betrug 7. Dieselbe stieg auf 60 im dritten und 138 im vierten Quartal 1897. Die Erklärung für das geringe Wachstum der Organisation ist in dem Beitragsverhältnis zu suchen. Der Verbandsbeitrag von 20 Pf. pro Woche bedeutete für die Dresdener Kollegen eine Erhöhung um 100 pCt. gegenüber dem früheren Zustande. Was das für Kollegen besagen will, die seit jeher auf dem Standpunkt der „Nur-Kampforganisation" mit möglichst niedrigen Beiträgen und dadurch bedingten vermeintlichen größeren Werbekraft der Organisation gestanden hatten, kann nur derjenige ermessen, der gezwungen war, Jahre hindurch gegen derartige Anschauungen anzukämpfen. Genug, es bedurfte geraumer Zeit, um auch in Dresden freie Bahn für den Eingang der modernen Auffassung vom Wesen der Organisation und speziell von der Notwendigkeit der Unterstützungseinrichtungen zu schaffen.

Nachdem der erste Widerstand gegen diese, von der bisherigen nicht nur in der Form, sondern auch im Wesen abweichenden Organisation überwunden war, setzte auch ein etwas lebhafteres Tempo in der Aufwärtsbewegung ein. So brachte das Jahr 1898 eine Steigerung der Mitgliederzahl auf 452 und das Jahr 1899 eine solche auf 700. Mit 736 am Schluß des Jahres 1900 erreichte die Entwicklung zunächst ihren Höhepunkt, um von da an auf 610 resp. 653 in den Jahren 1901 resp. 1902 zurückzugehen.

Erst das Jahr 1903 brachte wieder eine Besserung. Die Mitgliederzahl stieg bis zum Schlusse dieses Jahres auf 1205, also um 552 = 84,2 pCt. Die Aufwärtsbewegung hielt auch in den darauf folgenden Jahren an. Die Mitgliederzahl betrug 1483, 1852 und 2215 am Schluß der Jahre 1904, 1905 und 1906. Mit letzterer steht Dresden als Verwaltungsstelle im Verband an neunter Stelle. Befriedigt auch hier das Ergebnis der jahrelangen Organisationstätigkeit nicht ganz, so eröffnet es doch erfreuliche Ausblicke für die Zukunft.

Konnte bei den bis jetzt behandelten Mitgliedschaften, insgesamt eine mehr oder minder den Verhältnissen entsprechend erfreuliche Entwicklung konstatiert werden, so ist dies bezüglich Frankfurt a. M. nicht der Fall. Wohl datieren auch hier die ersten Anfänge unserer Organisationstätigkeit bis ins Jahr 1895 zurück. Doch hatte die Organisation von vornherein mit außerordentlichen Schwierigkeiten insofern zu kämpfen, als ihr das Rekrutierungsgebiet durch die in Frankfurt a. M. domizilierende Mitgliedschaft des Fabrikarbeiterverbandes streitig gemacht wurde. Unter diesem Zustand hat nicht nur die Entwicklung des Frankfurter Lokalvereins, sondern auch die der später gegründeten Mitgliedschaft des Zentralverbandes außerordentlich gelitten.

Die Mitgliederzahl des Frankfurter Lokalvereins betrug bei der im Oktober 1895 erfolgten Gründung 30 und stieg auf 96 am Schluß desselben Jahres. Ihren Höchststand erreichte dieselbe mit 160 zu Beginn des Jahres 1897, während im Bericht an die Braunschweiger Konferenz für das erste Quartal 1900 eine Mitgliederzahl von 144 angegeben wurde.

Bei der Gründung des Zentralverbandes stellten sich die Mitglieder des Frankfurter Lokalvereins auf einen strikte ablehnenden Standpunkt. Sie hielten daran auch trotz wiederholter Versuche von zentraler Seite, einen Anschluß an den Zentralverband herbeizuführen, bis zum Jahre 1900 unentwegt fest. Infolge der eigenartigen Frankfurter Verhältnisse, gelang es zunächst auch nicht, neben dem Lokalververein eine Mitgliedschaft des Zentralverbandes ins Leben zu rufen. Dies geschah erst im November 1899 unter Protest des ersteren, sowie des Fabrikarbeiterverbandes, dem aber seitens des Gewerkschaftskartells nicht stattgegeben wurde. Durch Aufnahme unserer Mitgliedschaft in das Kartell, erlangte diese auch offizielle Anerkennung.

Daß die neugegründete Verwaltungsstelle zunächst recht große Schwierigkeiten zu überwinden hatte, ergibt sich aus obiger Schilderung der Verhältnisse zur Genüge. Die Mitgliederzahl war erst eine ganz minimale und betrug 57 resp. 63 am Schluß des ersten resp. zweiten Quartals 1900. Nach dem, in der Versammlung des Lokalvereins am 23. Juni 1900 beschlossenen Uebertritt, welcher am 1. Juli vollzogen wurde, machte sich eine geringe Besserung bemerkbar, indem die Mitgliederzahl auf 130 am Schluß des dritten Quartals 1900 stieg. Derselbe Mitgliederstand war am Schluß des Jahres 1900 vorhanden. Von da an setzte eine **rückläufige Bewegung** ein, welche eine Verminderung der Mitgliederzahl bis auf 58 am Schluß des zweiten Quartals 1901 brachte. Nunmehr begann wieder eine Aufwärtsentwicklung. Die Mitgliederzahl stieg, wenn auch recht langsam von Quartal zu Quartal. Hier der zahlenmäßige Nachweis dieser Bewegung:

Jahr	Mitgliederzahl	Jahr	Mitgliederzahl
1901	74	1904	511
1902	162	1905	556
1903	471	1906	654.

Befriedigt dieser Stand der Organisation namentlich in Rücksicht auf die Bedeutung Frankfurts als Handels- und Verkehrsstadt in keiner Weise, so ist doch andererseits ein Zug der Besserung in letzter Zeit bemerkbar geworden, der uns auf eine schnellere Entwicklung auch der Frankfurter Mitgliedschaft in der Zukunft hoffen läßt.

Nun zu Hamburg. Dies ist für unsere Organisation der nächst Berlin wichtigste Konzentrationspunkt des Berufs. Die Bedeutung Hamburgs für die Arbeiterbewegung im allgemeinen und unsere Bewegung im besonderen, liegt aber nicht nur in seiner wirtschaftlichen Stellung innerhalb Deutschlands, sondern auch wesentlich darin, daß von hier aus hauptsächlich die zentralistische Idee ihren Ausgang nahm. Die Hamburger Arbeiter hatten eben früher als die anderer Wirtschaftsgebiete Deutschlands, die Notwendigkeit der Zusammenfassung aller Kräfte der Arbeiterschaft auf zentralistischer Grundlage erkannt. Sie ließen es auch nicht bei der theoretischen Erörterung bewenden, sondern versuchten ihre Ideen möglichst schnell und umfassend in die Praxis umzusetzen. So kam es denn, daß die Organisierung der deutschen Arbeiter auf zentralistisch-gewerkschaftlicher Grundlage zunächst unter Führung der Hamburger Arbeiterschaft erfolgte. Erst im Laufe der späteren Zeit ging die Leitung dieser Bewegung auf die Arbeiterschaft Berlins über.

Auch in unserem Beruf propagierten die Hamburger Kollegen zuerst den Gedanken der zentralistischen Organisationsform. Allerdings blieb ihnen kein anderer Weg, als sich zunächst ebenfalls lokal zu organisieren, was bereits zu Beginn des Jahres 1890 durch Gründung des „Vereins der Hausknechte und Kontorboten", sowie des „Vereins der Kutscher von Hamburg und Vororte" geschah. Die Mit-

gliederzahl des „Vereins der Hausknechte und Kontorboten", welche bereits im ersten Jahre seines Bestehens annähernd 200 betrug, stieg auf 310 am Schluß des Jahres 1896. Der Verein der Kutscher zählte drei Monate nach der Gründung 1200 Mitglieder. Diese Zahl ging aber bald wieder erheblich zurück, so daß bei dem, im Jahre 1894 erfolgten Anschluß an den erstgenannten Verein nur noch 70 Mitglieder vorhanden waren.

Auf dem Altenburger Kongreß war Hamburg durch drei Delegierte vertreten, welche — wie nicht anders zu erwarten — entschieden für Schaffung des Zentralverbandes eintraten. In Konsequenz dieser Stellungnahme der Hamburger Delegierten auf dem Kongreß, beschloß die am 7. Februar 1897 abgehaltene Generalversammlung des Hamburger Lokalvereins mit 84 gegen 14 Stimmen den sofortigen Anschluß an den Zentralverband.

Die Entwicklung der Hamburger Verwaltungsstelle kann im allgemeinen als eine erfreuliche bezeichnet werden. Bereits am Schluß des ersten Quartals 1897 betrug die Mitgliederzahl 600 und stieg auf 1003 am Schluß des Jahres 1897. Im Jahre 1898 erhöhte sich die Zahl der Mitglieder auf 1470, d. i. eine Zunahme von 467 = 46,6 pCt., in welcher allerdings der, durch den Anschluß des „Vereins der Kutscher vom öffentlichen Fuhrwesen" bedingte Mitgliederzuwachs enthalten ist. Auf die bereits im Jahre 1899 wieder erfolgte Loslösung des größten Teils der Mitglieder dieses Vereins ist der Rückgang der Verwaltungsstelle von 1470 auf 1467 Mitglieder, trotz der hohen Aufnahmeziffer von 847 zurückzuführen. Eine erhebliche Steigerung der Mitgliederzahl, und zwar um 680 = 46,4 pCt., brachte dann das Jahr 1900. Im Jahre 1901 blieb die Ziffer stabil und erfuhr erst im Jahre 1902 wieder eine Erhöhung um 1116 = 53,1 pCt., auf 3216. Hiervon entfielen 387 Mitglieder auf die Mitgliedschaft Altona, welche sich am 1. April 1902 der Hamburger anschloß. Die Zunahme des Jahres 1903 betrug 1629 — 50,7 pCt., wodurch die Mitgliederzahl sich auf 4845 erhöhte. Damit hatte die Hamburger Mitgliedschaft zunächst ihren Höhepunkt erreicht. Im Jahre 1904 setzte eine rückläufige Bewegung ein, so daß am Schluß desselben die Mitgliederzahl auf 4209, also um 636 — 13,1 pCt. sank. Die Ursache dieses Rückganges ist zum größten Teil auf Verluste aus der Berufsgruppe der Straßenbahner zurückzuführen. Diese hatten sich infolge der damaligen Bewegung bei der Großen Hamburger Straßenbahn in größerer Zahl dem Verband angeschlossen und verließen leider — genau wie 1900 in Berlin — nach Beendigung der Bewegung die Organisation ebenso schnell wieder, als sie sich angeschlossen hatten. Zum Teil ist aber der Rückgang der Mitgliederzahl auch dem Abgang aus anderen Branchen, namentlich des Transportgewerbes zuzuschreiben, auf Kollegen, die infolge günstiger Lohnbewegungen des Vorjahres sich in erheblicher Zahl angeschlossen hatten und nun nach Beendigung der Bewegungen — wie das leider auch andererorts konstatiert werden mußte — ebenfalls in ihrer Mehrzahl wieder austraten. Wie weit außerdem Mängel im inneren Ausbau der Organisation oder andere Ursachen mitbestimmend für den Rückgang der Mitgliederzahl gewirkt haben, kann hier nicht des näheren untersucht werden.

Das Jahr 1905 brachte dann wieder einen geringen Fortschritt. Die Mitgliederzahl stieg auf 4385, die Zunahme betrug demnach 176. Diese reichte allerdings nicht im entferntesten aus, um den Ausfall des Vorjahres wett zu machen. Erst das Jahr 1906 setzte wieder mit einem erfreulichen Aufschwung ein und brachte der Organisation eine Zunahme von 1618 Mitgliedern, wodurch sich die Gesamtzahl am Schluß des Jahres auf 6003 erhöhte. Mit dieser Zahl nimmt die

Hamburger Verwaltungsstelle den ihr gebührenden zweiten Platz innerhalb der Verbandsmitgliedschaften ein und dürfte denselben auch dauernd behaupten. Hinzu kommt, daß der am 1. Januar 1907 erfolgte Wiederanschluß des „Vereins der Kutscher vom öffentlichen Fuhrwesen" einen weiteren Mitgliederzuwachs gebracht hat. Daß die Verwaltungsstelle Hamburg sich außerdem auch um die Gesamtentwickelung des Verbandes, namentlich im Norden Deutschlands, verdient gemacht hat, halten wir uns für verpflichtet, ebenfalls zu erwähnen. So setzte beispielsweise die dortige Verwaltung den Verbandsvorstand nach der Frankfurter Generalversammlung durch freiwillige Weiterzahlung des Gaubeitrages von 10 Pf. pro Quartal und Mitglied in den Stand, den Gauleiterposten für Gau XI mit einem besoldeten Beamten zu besetzen und durch Verlegung des Sitzes desselben nach Kiel die Entwicklung dieser Mitgliedschaft fördern zu helfen. Wenn Kiel zurzeit nahezu 2000 Mitglieder zählt, so ist diese erfreuliche Tatsache nicht zum wenigsten der, durch die materielle Beihilfe der Hamburger Verwaltung geschaffenen Einrichtung zu danken.

Zu den Orten, welche als Stützpunkte unserer Bewegung im Osten in Betracht kommen, ist außer Breslau auch **Königsberg** zu zählen. Hier setzte der Organisationsgedanke ebenfalls bereits Anfang der neunziger Jahre unter unseren Berufskollegen ein. Ja, während der lokalistischen Organisationsperiode spielte Königsberg, soweit die Mitgliederzahl in Betracht kommt, zeitweise eine mit ausschlaggebende Rolle. Die Mitgliederzahl, welche beispielsweise im Jahre 1894 rund 400 betrug, war auch hier, wie in fast allen Lokalvereinen, im allgemeinen großen Schwankungen unterworfen.

Zur Errichtung des Zentralverbandes verhielten sich die Königsberger Berufskollegen entschieden ablehnend. Da es auch nicht möglich war, neben dem Lokalverein eine Mitgliedschaft des Zentralverbandes dort zu schaffen, weil jede Verbindung fehlte, blieb Königsberg bis zum Jahre 1900 eine ausschließliche Domäne der lokalen Richtung. Erst dieses Jahr brachte den Anschluß des Lokalvereins an den Verband und dessen Konstituierung als Verwaltungsstelle am 1. Juli 1900. Mit 515 Mitgliedern repräsentierte dieser Verein nächst dem Berliner die stärkste Gruppe der Lokalorganisationen unseres Berufs.

Nach dem Anschluß an den Verband stieg die Mitgliederzahl zunächst auf 696 am Ende des Jahres 1900 resp. auf 782 am Schluß des ersten Quartals 1901. Dann setzte eine rückläufige Bewegung ein, welche mit einer Mitgliederzahl von 337 am Schlusse des Jahres 1903 ihren tiefsten Stand erreichte. Die Ursache dieses Rückganges ist zum Teil auf den mangelnden inneren Ausbau, das Fehlen von geeigneten agitatorischen und organisatorischen Kräften, sowie auf Fehlgriffe bei Besetzung wichtiger Funktionärposten zurückzuführen. Erst mit dem Jahre 1904 beginnt eine erfreuliche Aufwärtsbewegung. Von diesem Zeitpunkt an ist eine ständige Steigerung der Mitgliederzahl und zwar auf 434, 750 und 1426 am Ende der Jahre 1904, 1905 und 1906 zu verzeichnen. Ziehen wir die erheblichen Schwierigkeiten in Betracht, welche dem Organisationsaufbau im Osten Deutschlands infolge der rückständigen wirtschaftlichen Verhältnisse überhaupt entgegenstehen, dann muß die vorstehend konstatierte Entwicklung unserer Organisation in Königsberg entschieden als günstig bezeichnet werden.

Einer der wichtigsten Handelsplätze war **Leipzig** seit jeher. Seine Bedeutung als Stapel- und Austauschort reichte weit über die Grenzen Deutschlands hinaus. Die Leipziger Messe war weltberühmt. Pelzwarenhändler aus Nishny-Nowgorod, Baumwoll-, Leinenwaren- und Tuchhändler aus Flandern, Seidenwarenfabrikanten aus Lyon

u. a. m. gaben sich hier ein Stelldichein. Und noch heute, nachdem die Messe wesentlich an Bedeutung verloren hat, ist Leipzig für den Rauchwaren- und Buchhandel von ausschlaggebender Bedeutung. Daß ein solcher Ort auch für die Organisation unseres Berufs große Bedeutung besitzt, dürfte einleuchtend sein. Daraus erklärt es sich, daß gerade Leipzig einen der wenigen, uns bekannt gewordenen Vorläufer der modernen Berufsorganisation aus früheren Jahrhunderten aufzuweisen hat. In neuerer Zeit hat der Organisationsgedanke dort bereits im Jahre 1890 Eingang gefunden. Der damals gegründete Lokalverein erreichte im ersten Jahre eine Mitgliederzahl von 50 und steigerte dieselbe bis Ende 1896 auf 375 Mann.

Auf dem Altenburger Kongreß war der Verein offiziell nicht vertreten, wohl aber hatten ein Teil zentralistisch gesinnter Mitglieder sich zusammengefunden und eine Delegation entsandt. Da der Verein sich dem Zentralverbande nicht anschloß, wurde in einer am 1. Februar 1897 abgehaltenen Versammlung die Gründung einer Einzelmitgliedschaft für Leipzig beschlossen. In dieser Versammlung erklärten 50 Kollegen ihren Beitritt zum Zentralverbande. Die Zahl der Mitglieder stieg in erfreulicher Weise, so daß bereits am Schluß des Jahres 1897 der für damalige Verhältnisse ansehnliche Stand von 204 Mitgliedern erreicht war. Die weitere Entwicklung entsprach durchaus den gehegten Erwartungen. Hier die Gesamtübersicht:

Jahr	Mitgliederzahl	Jahr	Mitgliederzahl
1897 . . .	204	1902 . . .	1530
1898 . . .	687	1903 . . .	2283
1899 . . .	1217	1904 . . .	3620
1900 . . .	1510	1905 . . .	4024
1901 . . .	1325	1906 . . .	4451

Mit Ausnahme des Jahres 1901 ist also eine ständige Aufwärtsbewegung dieser Mitgliedschaft zu konstatieren, die nichts sprunghaftes aufweist, sondern das Spiegelbild einer systematisch-zielsicheren Entwicklung des Organisationsgedankens ist. Der Rückgang im Jahre 1901 ist zum Teil auf Wiederaustritte der im Jahre vorher übergetretenen Lokalvereinsmitglieder zurückzuführen. Diejenigen Mitglieder dieses Vereins, welche nicht aus Ueberzeugung der Organisation angehörten, sondern aus anderen Gründen der Lokalvereinigung beigetreten waren, fühlten sich eben in der fester gefügten, auf pünktliche Erfüllung der Pflichten achtenden Zentralorganisation nicht wohl und kehrten ihr folgedessen wieder den Rücken. Die im Jahre 1901 einsetzende Krise wird ebenfalls zum Teil als Erklärung für den Rückgang herangezogen werden müssen. Im ganzen genommen ist also die Entwicklung der Leipziger Mitgliedschaft des Verbandes ebenfalls eine recht erfreuliche zu nennen.

Eine der ältesten und bedeutendsten Mitgliedschaften des Verbandes ist die in Magdeburg domizilierende. Wenn auch Magdeburg als Handels- und Verkehrsstadt nicht auf gleiche Stufe mit Leipzig, Breslau, Frankfurt a. M. und andere Orte gestellt werden kann, so ist es doch ein wichtiger Großhandelsplatz für Landesprodukte und hat außerdem im Waren-Umschlagsverkehr infolge seiner Lage an einem der größten deutschen schiffbaren Ströme entsprechende Bedeutung. Aber nicht nur das. Auch in der gesamten deutschen Arbeiterbewegung hat der Name Magdeburg seit jeher einen guten Klang, weil seine Arbeiterschaft sich stets als besonders empfänglich für die modernen Ideen gezeigt hat.

Und so auch die dortigen Angehörigen unseres Berufs. Bereits unter dem Sozialistengesetz, Ende der achtziger und dann An-

fang der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts begannen sich unsere Magdeburger Berufskollegen mit dem Organisationsgedanken vertraut zu machen. Zunächst allerdings nicht in Form der reinen Berufsorganisation, sondern, wie sich aus der Bedeutung des Ortes als Fabrikstadt ergibt, durch Zusammenfassung der ungelernten Arbeiter in einheitlicher Organisation. Aus hier nicht näher zu erörternden Gründen konnte diese Form der Organisation dauernd keinen Boden gewinnen und so kam es denn, daß sich im Jahre 1894 auch in Magdeburg ein Lokalverein unseres Berufs bildete. Dieser Verein, dem bei seiner Gründung 35 Berufskollegen beitraten, hatte im Gegensatz zu verschiedenen Vereinen anderer Orte eine verhältnismäßig stabile Entwicklung zu verzeichnen. Die Mitgliederzahl stieg, wenn auch langsam, so doch ständig von Jahr zu Jahr und hatte am Schluß des Jahres 1896 die Zahl von 150 erreicht.

Der überaus rege Organisationssinn, über den unsere Magdeburger Kollegen verfügten, brachte es mit sich, daß ihrerseits auch die Frage der Organisationsform frühzeitig und eingehend erörtert wurde. Diese Diskussion stand allerdings mehrere Jahre unter dem von Berlin ausgeübten Einfluß. Schließlich aber hatten sich doch die Ansichten im Lauf der Zeit soweit geklärt, daß die Mehrheit der Mitglieder für Schaffung der Zentralorganisation votierte.

Auf dem Altenburger Kongreß war der Magdeburger Verein durch einen Delegierten vertreten, welcher in Konsequenz der Anschauungen der Mehrheit seiner Auftraggeber für Einführung der Zentralorganisation stimmte. In einer am 31. Januar 1897 abgehaltenen öffentlichen Versammlung erklärten sich die Kollegen mit den Beschlüssen des Altenburger Kongresses einverstanden und verpflichteten sich, anstelle des „Handelshilfsarbeiter“ den „Courier“ zu beziehen, sowie den Uebertritt zum Zentralverband zu bewerkstelligen. Eine am 25. April desselben Jahres abgehaltene Generalversammlung des Vereins beschloß sodann mit 73 gegen 6 Stimmen den Uebertritt zum Zentralverband.

Die Entwicklung der Verwaltungsstelle zeigt eine ununterbrochene Aufwärtsbewegung. Von 164 am Schluß des zweiten Quartals 1897 erhöhte sich die Mitgliederzahl von Jahr zu Jahr. Dieselbe betrug:

Jahr	Mitgliederzahl	Jahr	Mitgliederzahl
1897 . . .	190	1902 . . .	954
1898 . . .	263	1903 . . .	1181
1899 . . .	502	1904 . . .	1417
1900 . . .	624	1905 . . .	1820
1901 . . .	672	1906 . . .	2231

Mit 2231 Mitgliedern am Schluß des Jahres 1906 weist Magdeburg bei einer Gesamtzahl von ungefähr 3000 Berufsangehörigen von allen Großstädten Deutschlands den höchsten Prozentsatz organisierter Berufskollegen auf. Jedenfalls ein Erfolg der jahrelangen Organisationstätigkeit, der uns alle mit Genugtuung erfüllen kann.

Wenden wir uns nun einigen Stützpunkten der Organisation im Süden Deutschlands zu. Da interessiert zunächst die Entwicklung der Organisation in München. Auch hier wurde bereits im Jahre 1894 ein Lokalverein gegründet. Derselbe konnte jedoch während der ganzen Zeit seines Bestehens irgend welchen nennenswerten Einfluß auf die Gestaltung der beruflichen Verhältnisse nicht ausüben, weil sein Mitgliederstand stets ein ganz minimaler, in argem Mißverhältnis zur Zahl der vorhandenen Berufsangehörigen stehender war. In keinem Stadium seiner Entwicklung stieg die Mitgliederzahl über 70,

was zur Genüge die Richtigkeit unserer Einschätzung der Bedeutung und Tätigkeit des Vereins beweist. Ueber die Ursachen dieser geringen Werbekraft der Organisation in München uns zu verbreiten, dürfte an dieser Stelle zu weit führen, dies soll vielmehr bei Behandlung der geographischen Gliederung der Organisation, für Süddeutschland im allgemeinen geschehen.

Der Gründung des Zentralverbandes standen auch die Münchener Kollegen strikte ablehnend gegenüber. Dieselben gehörten sogar lange Zeit zu den enragiertesten Gegnern der zentralistischen Idee. Selbst im Jahre 1900, als infolge der Beschlüsse der Braunschweiger Konferenz der Uebertritt der meisten Lokalvereine in den Zentralverband erfolgte, gelang es nicht, einen Mehrheitsbeschluß des Münchener Lokalverbandes für Anschluß an den Zentralverband zustande zu bringen. Es blieb unter diesen Umständen nichts anderes übrig, als mit Hilfe der vorhandenen Anhänger des Zentralverbandes eine Mitgliedschaft desselben zu gründen. Dies geschah am 1. Juli 1900.

Nunmehr setzte ein lebhafteres Tempo in der Organisationsentwicklung ein. Mit 79 Mitgliedern schloß das dritte Quartal 1900 ab und am Schluß desselben Jahres betrug deren Zahl schon 251. Die Aufwärtsbewegung hielt im Jahre 1901 an und brachte am Schluß dieses Jahres eine Erhöhung der Mitgliederzahl auf 429. In den Jahren 1902 und 1903 ging die Mitgliederzahl auf 360 in ersterem und 373 in letzterem zurück, was neben den Wirkungen der Krise auch zum Teil auf mangelnden inneren Ausbau der Organisation zurückzuführen ist. Erst das Jahr 1904 brachte wieder eine Steigerung der Mitgliederzahl auf 587, der dann eine weitere auf 1279 im Jahre 1905 und auf 2681 am Schluß des Jahres 1906 folgte.

Wenn auch diese Entwicklung der Münchener Verwaltungsstelle noch nicht voll befriedigen kann, da die Zahl der organisierten Berufsangehörigen immer noch nicht einen genügend hohen, der Größe und Bedeutung Münchens entsprechenden Prozentsatz aufweist, so läßt doch namentlich die erfolgreiche Tätigkeit der Organisation der letzten beiden Jahre in bezug auf Verbesserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse hoffen, daß immer mehr Berufskollegen, die Nützlichkeit der Organisation erkennend, sich ihr in Zukunft anschließen werden.

Die nächst München größte Stadt Bayerns, sie aber in bezug auf industrielle Bedeutung überragend, ist Nürnberg. Hier erfolgte die Gründung eines Lokalvereins ebenfalls im Jahre 1894. Die Entwicklung desselben war aber von vornherein infolge der günstigeren wirtschaftlichen Vorbedingungen eine bessere und lebhaftere, wie die des Münchener Vereins. Bereits am Schluß des Jahres 1894 zählte der Verein 92 und ein Jahr später 130 Mitglieder, deren Zahl sich bis zum Schluß des Jahres 1896 auf 180 erhöhte. Auf dem Altenburger Kongreß waren die Nürnberger organisierten Berufskollegen, trotzdem sie mit den Anhängern der zentralistischen Idee sympatisierten, nicht vertreten. Auch zu einem Anschluß des Vereins an den Verband kam es infolge diverser, hier nicht näher zu erörternder Ursachen zunächst nicht. Erst im Januar 1898, nachdem der Zentralverband seine Lebensfähigkeit bewiesen hatte, beschlossen die Nürnberger Kollegen den Uebertritt zu demselben.

Die Entwicklung dieser Mitgliedschaft war zunächst eine wenig erfreuliche. Wohl trat nach dem Anschluß eine Erhöhung der Mitgliederzahl bis auf 231 am Schluß des Jahres 1898 ein. In den darauf folgenden Jahren fiel dieselbe jedoch ständig, bis sie mit 157 Ende des Jahres 1902 ihren tiefsten Stand erreicht hatte. Die Ursache dieser rückläufigen Bewegung ist unseres Erachtens neben den Wirkungen der wirtschaftlichen Krise in den Jahren 1901 und 1902 in der Hauptsache auf innere Zerwürfnisse, sowie auf den vollständig ungenügenden

inneren Ausbau der Organisation zurückzuführen. Erst im Jahre 1903 setzt eine Besserung der Verhältnisse ein, welche in der steigenden Mitgliederzahl zum Ausdruck kommt. Dieselbe erhöhte sich auf 225, 540, 720 und 874 am Schluß der Jahre 1903, 1904, 1905 und 1906.

Günstiger entwickelte sich die Organisation in Fürth, der zum selben Wirtschaftsgebiet gehörenden Schwesterstadt Nürnbergs. Die Gründung des dortigen Lokalvereins fällt zeitlich mit der des Nürnberger Vereins zusammen. Die Mitgliederzahl desselben stieg von 60 im Gründungsjahr auf 138 am Schluß des Jahres 1896. Auf dem Altenburger Kongreß war der Verein durch einen Delegierten vertreten, welcher bei der Abstimmung für Gründung des Zentralverbandes votierte. Bereits am 10. März 1897 erfolgte sodann der Anschluß des Vereins an den Zentralverband.

Die Entwicklung dieser Verwaltungsstelle kann als eine im allgemeinen befriedigende bezeichnet werden. Die Mitgliederzahl derselben stieg von 138 am Schluß des ersten Quartals 1897 auf 260 am Schluß des Jahres 1906. Bezüglich der Höhe dieser Zahl an sich muß in Betracht gezogen werden, daß Fürth eine verhältnismäßig kleine Stadt mit entsprechend geringer Zahl von Berufsangehörigen ist und daß die Zahl von 260 organisierten Kollegen immerhin einen verhältnismäßig günstigen Prozentsatz repräsentiert. Durch den am 1. Januar 1907 vollzogenen Zusammenschluß der beiden Verwaltungsstellen Nürnberg und Fürth dürfte übrigens — nachdem auch in Nürnberg stabilere Verhältnisse eingetreten sind — dem weiteren Fortschritt der Weg geebnet sein. So ist zu erwarten, daß sich die vereinte Mitgliedschaft in allernächster Zeit zu einem Hauptstützpunkt der Organisation für Nordbayern gestaltet.

Auch in der Hauptstadt des Schwabenlandes, Stuttgart, setzte der moderne Organisationsgedanke bereits im Jahre 1894 ein. In diesem Jahre wurde ein Lokalverein der Handelshilfsarbeiter und ein solcher der Fuhrleute gegründet. Der erstere entwickelte sich zunächst recht günstig und zählte am Schluß des Jahres 1895 bereits 235 Mitglieder. Die Mitgliederziffer des letzteren betrug 168, so daß am Schluß des Jahres 1895 insgesamt 403 organisierte Berufskollegen vorhanden waren. Diese Zahl ging allerdings im Jahre 1896 infolge Wechsels in der Führung des Lokalvereins der Handelshilfsarbeiter und verschiedener anderer Vorgänge erheblich zurück.

Inzwischen war seitens der Leitung der erste praktische Schritt zur Schaffung einer Zentralorganisation getan werden. Die Vereine in Stuttgart, Cannstatt, Eßlingen und Feuerbach hatten sich zu einem Verband für Württemberg mit dem Sitz in Stuttgart zusammengeschlossen. Dieselben beantragten dementsprechend auf dem Halberstädter Kongreß durch ihre Delegierten, die Uebertragung dieser Form der Zentralorganisation auf das ganze Gebiet des Deutschen Reiches. Der Kongreß verwarf jedoch diese Grundlage, worauf die Delegierten obengenannter Vereine erklärten, ihre Organisationsform solange beibehalten zu wollen, bis die in Aussicht gestellte straffere Zentralorganisation eingeführt wäre; zu deren Gunsten würden sie dann auf ihre Sonderorganisation verzichten.

Daß auf Grund dieser Stellung der württembergischen Kollegen zur Frage der Organisationsform, dieselben auch etwaige Bestrebungen, die sich auf frühere, als vom Halberstädter Kongreß vorgesehene Einführung der Zentralorganisation richteten, unterstützen würden, konnte als selbstverständlich angenommen werden. Folgedessen waren die Stuttgarter Kollegen auch die ersten, welche — nach den bekannten Vorgängen innerhalb der Berliner Lokalorganisation — der Einberufung eines außerordentlichen Kongresses zustimmten.

Auf dem Altenburger Kongreß waren die Cannstätter Kollegen durch einen und die Stuttgarter durch zwei Delegierte vertreten. Diese stimmten für sofortige Einführung der Zentralorganisation. Der Anschluß an den Zentralverband wurde sodann am 7. Februar von den Stuttgarter Handelshilfsarbeitern und den Cannstätter Kollegen vollzogen. Am 5. März 1897 folgten die Eßlinger Kollegen, während die Stuttgarter Fuhrleute sich erst am 1. Januar 1898 als selbständige Verwaltungsstelle dem Zentralverband anschlossen.

Die Entwicklung der Stuttgarter Mitgliedschaften war zunächst eine entsprechend günstige. Bis zum Schluß des Jahres 1899 stieg die Zahl der organisierten Handelshilfsarbeiter auf 207 und die der Fuhrleute auf 186, zusammen auf 393 Mitglieder. Dann aber setzte eine rückläufige Bewegung ein. Die Mitgliederzahl betrug in beiden Mitgliedschaften zusammen 249 resp. 187 am Schluß der Jahre 1900 und 1901. Einen weiteren Rückgang brachte das Jahr 1902. Trotz Verschmelzung der beiden Verwaltungsstellen der Handelshilfsarbeiter und Fuhrleute, die am 1. Juli desselben Jahres erfolgte, durch welche eine Vereinheitlichung der agitatorischen und organisatorischen Tätigkeit herbeigeführt wurde, ging die Mitgliederzahl auf 130 zurück. Das Jahr 1903 brachte nur eine geringe Steigerung und zwar auf 146 Mitglieder. Erst im Jahre 1904 setzt eine erheblich günstigere Entwicklung ein, welche ein Steigen der Mitgliederzahl auf 634 zur Folge hatte. Im Jahre 1905 betrug die Zahl der Mitglieder 557 und im Jahre 1906 stieg sie auf 883.

Mit Stuttgart schließt die Reihe derjenigen Verwaltungsstellen, deren Entwicklung von bestimmendem Einfluß auf die Gestaltung der Berufsorganisation gewesen ist.

Außer den vorstehend behandelten Verbandsmitgliedschaften gibt es allerdings noch eine ganze Reihe, deren Entwicklung Anlaß zu besonderen Bemerkungen und speziellen Betrachtungen böte, so Braunschweig, Bremen, Chemnitz, Elberfeld, Halle u. a. m. Wir müssen es uns aber versagen, darauf des näheren einzugehen, weil das im Rahmen dieser Arbeit nur auf Kosten der Gründlichkeit der Behandlung wichtigerer Fragen geschehen könnte. Bevor wir uns jedoch der Erörterung dieser Fragen zuwenden, halten wir uns für verpflichtet, auf eine weitere charakteristische Erscheinung in der Entwicklung der Verbandsmitgliedschaften deshalb hinzuweisen, weil dieselbe Veranlassung zur Schaffung bestimmter Einrichtungen innerhalb des Zentralverbandes gab.

Jedem, der die in Tabelle V gegebenen Mitgliederzahlen der einzelnen Orte verfolgt, werden die recht erheblichen Schwankungen auffallen, denen diese Zahlen unterworfen sind. Namentlich in den ersten Jahren des Bestehens der Zentralorganisation ist diese Erscheinung augenfällig. Weiter wird der aufmerksame Leser bemerken, daß eine ganze Reihe Mitgliedschaften in der Tabelle aufgeführt werden, die nach ein- und zweijährigem Bestehen wieder verschwunden sind. So sind beispielsweise von 308 insgesamt in 300 Orten gegründeten Verwaltungstellen 46 vollständig wieder von der Bildfläche verschwunden. Von den verbleibenden Mitgliedschaften wurden 48 zweimal und 2 dreimal gegründet. Diese eigentümliche Erscheinung ist auf die in den ersten Jahren der Verbandstätigkeit geübte Agitationsmethode zurückzuführen. Diese bestand nämlich damals im wesentlichen in der Veranstaltung von Agitationstouren in bestimmten Zeitabschnitten. Infolge der durch die Agitation für den Besuch dieser Versammlungen entfachten Begeisterung gelang es dann meist in den Versammlungen selbst, Mitglieder in großer Zahl aufzunehmen und Verwaltungsstellen zu gründen. Kaum aber hatte der betreffende Redner den Ort verlassen, dann ging das Errungene infolge Mangel

an geeigneten leitenden Kräften und aus diversen anderen Ursachen wieder verloren. Dieselbe Arbeit mußte dann später bei sich bietender günstiger Gelegenheit wieder von neuem begonnen werden. Auf diese Weise wurden erhebliche Mittel der Organisation verbraucht, ohne entsprechende dauernde Erfolge zu erzielen.

Die Erkenntnis, daß durch diese Agitationsmethode die Organisierung der Berufsangehörigen nicht genügend gefördert werden könne, führte zur Schaffung einer Einrichtung im Zentralverband, die sich bis auf den heutigen Tag im großen und ganzen gut bewährt hat, und zwar zur Gauorganisation. Diese basiert darauf, daß angestellte Verbandsfunktionäre von bestimmten Konzentrationspunkten aus eine systematische Agitation zur Errichtung neuer Mitgliedschaften entfalten und die Leitung der Geschäfte derselben solange selbst besorgen, resp. eine diesbezügliche Anleitungs- und Ueberwachungstätigkeit ausüben, bis sich genügend brauchbare Kräfte aus den Reihen der Mitglieder am Orte gefunden haben oder solche herangebildet worden sind. Durch diese Einrichtung ist es ermöglicht worden, nach und nach auch in den mittleren und kleineren Orten leistungsfähige Mitgliedschaften zu schaffen und der Gesamtorganisation das notwendige feste Fundament zu geben, über das sie heute glücklicherweise verfügt.

Bevor wir diesen Teil unserer Betrachtungen schließen, haben wir uns noch kurz mit der in Tabelle VI gegebenen Gruppierung der Verwaltungsstellen nach Größenklassen zu beschäftigen. Aus derselben ergibt sich folgendes: Die Zahl der Verwaltungsstellen bis zu 50 Mitgliedern betrug 13 im Jahre 1897 mit 399 — 11,5 pCt. und 139 im Jahre 1906 mit 3162 = 3,9 pCt. der Gesamtmitgliedschaft. Mehr als 50 bis 200 Mitglieder waren 1897 vorhanden in 10 Verwaltungsstellen mit insgesamt 1199 — 34,5 pCt. und 1906 in 80 Verwaltungsstellen mit insgesamt 7417 = 9,0 pCt. der Mitglieder. Die Zahl der Verwaltungsstellen mit mehr als 200 bis 500 Mitgliedern betrug 3 mit 873 — 25,5 pCt. im Jahre 1897 und 17 mit 4707 = 5,8 pCt. der Gesamtmitgliedschaft im Jahre 1906. Verwaltungsstellen von mehr als 500 bis 1000 Mitgliedern waren im Jahre 1897 nicht vorhanden. Im Jahre 1906 betrug deren Zahl 7 mit 5550 = 6,8 pCt. der Mitglieder. 1897 war eine Verwaltungsstelle mit mehr als 1000 Mitgliedern vorhanden, 1906 hingegen betrug die Zahl dieser Verwaltungsstellen 9 mit 15 546 = 19,0 pCt. der Mitglieder. Verwaltungsstellen mit mehr als 3000 Mitgliedern waren in den ersten drei Jahren der Organisationstätigkeit nicht vorhanden. Im Jahre 1906 betrug die Zahl derselben 5 mit 45 402 = 55,5 pCt. der Gesamtmitgliedschaft. Die Gesamtzahl der Verwaltungsstellen betrug 27 am Schluß des Jahres 1897 und stieg auf 257 in 252 Orten am Schluß des Jahres 1906. Im allgemeinen zeigt die Entwicklung eine ständig steigende Verschiebung des Schwergewichts zu Gunsten der großen und größten Orte. Während z. B. im Jahre 1897 erst eine Verwaltungsstelle mit mehr als 1000 Mitgliedern vorhanden war, durch welche 28,9 pCt. der Verbandsmitgliedschaft repräsentiert wurden, hatten wir deren am Schluß des Jahres 1906 insgesamt 14 mit 60 948 — 74,5 pCt. der Gesamtmitgliedschaft. Diese Entwicklung dürfte sich auch in der Zukunft in derselben Bahn bewegen, weil sie eine Folge der durch die fortschreitende Industrialisierung Deutschlands bedingten Bildung riesiger Konzentrationspunkte der Industrie, sowie großer Handels- und Verkehrszentren als Folgeerscheinung ersterer ist.

Die geographische Gliederung der Organisation.

In der im Anhang zu dieser Schrift enthaltenen Tabelle VII ist eine Uebersicht der Verteilung der Verwaltungsstellen und Mitglieder des Verbandes auf die einzelnen Provinzen Preußens und die übrigen Bundesstaaten gegeben. Diese Zahlenübersicht läßt erkennen, in welchem Tempo sich der Organisationsgedanke in den einzelnen Landesteilen Eingang verschafft hat. Wir haben in ihr gleichzeitig einen Gradmesser für das Eindringen der Industrie in die verschiedenen Gebiete Deutschlands. Aber nicht nur das. Auch der Einfluß der sozialen Struktur der Gesellschaft, der Volkscharakter, die Zusammensetzung der Bevölkerung nach Nationalitäten, sowie die geographische Lage der einzelnen Landesteile u. a. m. kommt in den diese Entwicklung darstellenden Zahlen zum Ausdruck.

Beginnen wir zunächst mit dem die Gliederung der Organisation in den preußischen Landesteilen darstellenden Abschnitt der Uebersicht. Aus diesem ersehen wir, daß in den ersten Jahren der Verbandstätigkeit der Organisationsgedanke in den östlichen Provinzen gar keinen oder doch nur ganz geringen Eingang gefunden hat. Die Erklärung dafür ist in der schwachen industriellen Entwicklung einiger dieser Provinzen dem Vorherrschen des Großgrundbesitzes in der Landwirtschaft mit seiner die Kaufkraft der Bevölkerung herabsetzenden und den sozialen Aufstieg der Arbeiterklasse hemmenden Tendenz, sowie in der. durch die preußische Regierung inaugurierten, den Nationalitätenstreit geradezu provozierenden Polenpolitik zu suchen.

In der Provinz Ostpreußen blieb die Organisation jahrelang nur auf Königsberg beschränkt. Dieser Ort ist der einzige, welcher infolge seiner günstigen Lage an der Ostsee über einen nennenswerten Handel und Verkehr verfügt und so die Voraussetzungen zur Schaffung einer modernen Berufsorganisation bot. Erst im Jahre 1903 gelang es, in einem weiteren Orte — Tilsit — dauernd Fuß zu fassen. Auf diese beiden Orte ist die Organisation auch. trotz aller Versuche, ihren Wirkungskreis zu erweitern, beschränkt geblieben. Es fehlten eben — und fehlen zurzeit noch — gerade in diesem Teil Preußens die Voraussetzungen, welche die Organisationsbildung günstig beeinflussen, fast ganz. Die vorhandenen industriellen Ansätze sind gering und erstrecken sich kaum über die durch den landwirtschaftlichen Betrieb und seine Bedürfnisse bedingten, resp. mit diesem zusammenhängenden Anlagen hinaus. Auch Handel und Verkehr, die hauptsächlich auf dem Austausch von Landesprodukten mit Rußland, resp. dem Durchgangsverkehr derselben nach anderen Landesteilen basieren, sind nicht so bedeutend, um — mit Ausnahme einiger weniger Plätze — befruchtend auf das gesamte Wirtschaftsleben wirken zu können, zumal dieselben außerdem ständig ungünstig beeinflußt werden durch eine volksfeindliche Zollpolitik der deutschen Regierung und die unsicheren innerpolitischen Zustände Rußlands. Außerdem darf auch nicht außer acht gelassen werden, daß die von den ostpreußischen Junkern zur Bedürfnislosigkeit „erzogenen" jungen Landarbeiter, aus denen sich — nach ihrer Flucht in die Städte — unsere Berufskollegen fast ausschließlich rekrutieren, kein besonders geeignetes Material für die Organisationsbildung abgeben. Trotzdem ist es auch in diesem Dorado der ostelbischen Junker, wenn auch langsam, vorwärts gegangen. Mit 1565 Mitgliedern am Schluß des Jahres 1906 weist die Provinz Ostpreußen 1,9 pCt. der Gesamtmitgliedschaft des Verbandes auf.

Ungünstiger als in Ostpreußen liegen die Verhältnisse in der Provinz **Westpreußen**. Hier war bis zum Jahre 1902 überhaupt an eine Organisation unseres Berufs nicht zu denken. Erst in diesem Jahre gelang es in Elbing und im darauf folgenden in Graudenz, vorübergehend Eingang zu finden. In dem industriell ziemlich entwickelten und als Ostseehafen bedeutenden Danzig, war es erst im Jahre 1905 möglich, eine Mitgliedschaft des Verbandes zu gründen. Hemmend auf die Entwicklung der Organisation in diesem Teil Preußens und namentlich in Danzig, wirkt in erster Linie die nationale und religiöse Zusammensetzung der Bevölkerung. Das polnisch-kassubische und das von religiösem Fanatismus erfüllte Volkselement von Danzig-Neufahrwasser und seinem Hinterlande bildet hier im wesentlichen das Rekrutierungsgebiet für unsern Beruf und erschwert die Organisationstätigkeit ungemein. In dem industriell bedeutenden Elbing ist es bisher nicht gelungen, nennenswerte Erfolge zu erzielen. Dies ist aber im wesentlichen auf das Bestehen des im Jahre 1893 gegründeten „Allgemeinen Arbeitervereins für Elbing und Umgegend" zurückzuführen. Diesem Verein gehören neben zirka 400 Berufskollegen, Angehörige anderer Arbeiterkategorien in großer Zahl als Mitglieder an. Alle Versuche, diese Arbeiter ihren Berufsorganisationen zuzuführen, scheiterten bisher stets an der ablehnenden Haltung der Leitung dieses Vereins. Derselbe bildet deshalb nicht nur für unsere Organisation, sondern auch für alle übrigen einen Hemmschuh der Entwicklung dessen Beseitigung unbedingt notwendig ist. In den übrigen Orten der Provinz Westpreußen ist es bisher trotz aller Anstrengungen nicht gelungen, dauernd Fuß zu fassen, so daß der Organisationsstand am Schluß des Jahres 1906 sich auf zwei Verwaltungsstellen mit 44 Mitgliedern beschränkte.

Den Hauptstützpunkt für unsere Organisation bildete — wie bereits an anderer Stelle dieser Schrift dargelegt — seit jeher **Berlin**. Dessen Bedeutung als Wirtschaftsgebiet einerseits und als Hauptkonzentrationspunkt für Handel und Verkehr andererseits ist in die Augen springend, so daß es diesbezüglicher Ausführungen wohl kaum bedarf. Dieser Bedeutung entspricht auch durchaus der Stand der Arbeiterbewegung im allgemeinen und unserer Berufsbewegung im besonderen. Der Anteil Berlins an der Organisationsentwicklung stieg vom Tage der Gründung ständig von Jahr zu Jahr. Mit seinen zirka 90 000 Berufsangehörigen bietet Berlin außerdem noch recht günstige Aussichten für die Zukunft.

Nun zu **Brandenburg**. Diese Provinz und namentlich das dazu gehörende Gebiet der Niederlausitz ist industriell ziemlich entwickelt. Wenn es trotzdem nicht zur Bildung großer Industriezentren gekommen ist, so dürfte das im wesentlichen auf die Nähe Berlins zurückzuführen sein, das mit seinen Vororten einen überragenden Einfluß ausübt und auf neue Industriezweige derartig anziehend wirkt, daß andere Orte der Provinz meist nicht in einen erfolgreichen Konkurrenzkampf treten können. Allerdings macht sich in letzter Zeit auch in der Industrie ein „Zug nach dem Lande" bemerkbar, der aber allem Anschein nach seine natürliche Begrenzung in der Entwicklung der modernen Verkehrsmittel findet und folgedessen nur zur Erweiterung des Industriegebiets Groß-Berlins, nicht aber zur Bildung besonderer Zentren in der Provinz führen dürfte. Wie weit die zu erwartende Einführung elektrischer Schnellbahnen umwälzend nach dieser Richtung wirken wird, bleibt abzuwarten.

Dieser Gestaltung der Verhältnisse entspricht auch durchaus die der Organisation unseres Berufs in der Provinz Brandenburg, insofern, als der weitaus größte Teil der vorhandenen Mitglieder auf

die in den Vororten von Berlin domizilierenden Verwaltungsstellen entfällt. Die beiden Verwaltungsstellen Charlottenburg und Cöpenick repräsentieren beispielsweise am Schluß des Jahres 1906 allein 56,2 pCt. der Mitglieder. Abgesehen hiervon, weist die Provinz Brandenburg eine ziemlich gleichmäßige Entwicklung der Organisation auf. Während am Schluß des Jahres 1898 zwei Verwaltungsstellen mit 53 Mitgliedern vorhanden waren, stieg deren Anzahl auf 26 mit 2888 Mitgliedern am Ende des Jahres 1906. Der Anteil an der Gesamtmitgliedschaft betrug demnach 0,9 pCt. im Jahre 1898 und erhöhte sich auf 3,5 pCt. am Schluß des Jahres 1906.

Die Provinz Pommern gehört zu denjenigen Landesteilen, deren Anteil an der Organisationsentwicklung ein ganz minimaler, vollständig ungenügender ist. Die Erklärung hierfür ist zum Teil in dem Ueberwiegen der Landwirtschaft zu suchen. Eine große Rolle spielt aber auch der Volkscharakter. Dieser ist im großen und ganzen konservativ, neuen Ideen wenig zugänglich. Folgedessen ist es selbst in den bedeutenderen Orten wie Stettin u. a. sehr schwer, den Berufskollegen, welche sich auch hier zum größten Teil aus den vom Lande stammenden resp. vom Militärdienst entlassenen jungen Leuten rekrutieren, die Notwendigkeit der Organisation klar zu machen. Hinzu kommt allerdings dann noch, die Entwicklung speziell unserer Organisation ungünstig beeinflussend, die Tatsache, daß ein erheblicher Teil unserer engeren Berufsgenossen — namentlich in Stettin — anderen Organisationen wie denen der Fabrikarbeiter und Hafenarbeiter 2c. angehört. 1897 wies Pommern eine Verwaltungsstelle mit 106 Mitgliedern und am Schluß der Jahres 1906 deren 4 mit 308 Mitgliedern auf. Die letztere Zahl entspricht einer Beteiligung von 0,4 pCt. an der Gesamtmitgliedschaft des Verbandes.

Ungünstiger noch als in Pommern liegen die Verhältnisse in der Provinz Posen. Hier war bis zum Jahre 1900 an eine Organisation unseres Berufs überhaupt nicht zu denken. Erst in diesem Jahre hatte eine, von Breslauer Kollegen entfaltete Agitation insofern Erfolg, als in zwei Orten, Posen und Rawitsch, Verwaltungsstellen gegründet wurden, denen sich ein Jahr später Lissa i. P. als dritte anschloß. Letztere löste sich im Jahre 1903 wieder auf. Die höchste Mitgliederzahl in den verbleibenden Orten wurde am Schluß des Jahres 1904 mit 235 festgestellt. Zu demselben Zeitpunkt 1906 zählte die Provinz Posen 134 Mitglieder in zwei Verwaltungsstellen.

Auf der Suche nach den Ursachen dieser ungünstigen Organisationsentwicklung stoßen wir zunächst auf zwei Momente, die zur Erklärung dieser Erscheinung dienen dürften, das Fehlen jeglicher Industrie und die nationale Gliederung der Bevölkerung. Auf die Bedeutung der Industrie als Voraussetzung für die Organisationsentwicklung einzugehen, erübrigt sich, da dies bereits an anderer Stelle geschehen ist und die Wirkungen selbstverständlich auch in dieser Provinz die gleichen sind. Anders mit dem Einfluß der nationalen Gliederung. Hierin haben wir das Haupthindernis der Organisationsbildung in dem weitaus größten Teil der Provinz Posen zu erblicken, deren Bevölkerung sich aus zwei Nationalitäten, einer an Zahl kleineren, der deutschen, und einer größeren, der polnischen, zusammensetzt. Infolge der seit Jahren betriebenen Politik der gewaltsamen Germanisierung seitens der preußischen Regierung hat sich des polnischen Teils der Bevölkerung eine Erbitterung bemächtigt die sich nicht nur in der Boykottierung deutscher Geschäftsleute äußert, sondern zu einem verzweifelten Kampf gegen das Deutschtum in der Provinz Posen überhaupt führt. Erschwerend für uns kommt hinzu, daß es die bürgerlichen Demagogen im polnischen Lager meisterlich verstanden haben, die polnischen Arbeiter auch gegen diejenigen Kreise der deutschen Arbeiterschaft mißz-

trauisch zu machen, welche, weit davon entfernt, deren nationale Gefühle zu verletzen, lediglich bestrebt sind, mit ihnen gemeinsam den Kampf zu führen, gegen Ausbeutung und Unterdrückung der Arbeiterklasse. Unter diesen Umständen hält es außerordentlich schwer, die polnischen Arbeiter im allgemeinen und unsere Berufskollegen im besonderen zur modernen Organisation heranzuziehen. Im Gegenteil, wir müssen ruhig zusehen, wie es den tonsurierten und sonstigen Volksverrätern und Demagogen gelingt, unter Benutzung des Nationalitätenhasses die polnischen Arbeiter vor ihren Wagen zu spannen, sehr zum Schaden der letzteren allerdings, die leider zu spät merken werden, daß sie diejenigen für Freunde gehalten haben, welche sie alle Ursache gehabt hätten aufs äußerste zu bekämpfen.

Als letzte der östlichen Provinzen Preußens kommt Schlesien in Betracht. In diesem Teil der preußischen Monarchie finden sich eigentlich wie kaum in einem anderen die Gegensätze vereinigt. Neben rein landwirtschaftlichen Bezirken finden wir solche, in denen die industrielle Entwicklung einen Stand erreicht hat, der nur noch von dem des rheinisch-westfälischen Industriegebiets übertroffen wird. Schlesien ist außerdem das Paradies der Agrarier. Sein Latifundienbesitz übertrifft den der übrigen Provinzen um ein erhebliches. Der weitaus größte Teil der Acker-, Wald- und Wiesenfläche befindet sich in Händen einer kleinen Zahl „Edelster und Bester" der Nation. Auch die kolossalen Schätze des Erdinnern, die schwarzen Diamanten, sind fast ausschließlich von diesen selben Leuten mit Beschlag belegt. Die ungleichen Besitzverhältnisse bedingen, daß neben dem großen Reichtum auf seiten einzelner Weniger, sich ungeheures Elend bei der großen Masse des Volkes bemerkbar macht. Infolgedessen werden die Löhne auf einem Niveau erhalten, daß nur die Befriedigung der allernotwendigsten Lebensbedürfnisse zuläßt, wodurch wiederum die Massen zur Bedürfnislosigkeit erzogen werden.

Daß unter solchen Verhältnissen der Organisationsgedanke sehr langsam Wurzel faßt, ist selbstverständlich. Hierzu kommt außerdem noch, daß in den letzten Jahren auch der Nationalitätenkampf auf das oberschlesische Industriegebiet übergegriffen hat. Die Wirkungen desselben sind infolge der sehr viel größeren Bevölkerungsziffer auch ungleich schwerere als in der Provinz Posen.

Trotz aller dieser Schwierigkeiten ist es doch gelungen, der Organisation nach und nach in fast allen Bezirken Schlesiens Eingang zu verschaffen. Von Breslau ausgehend verbreitete sich der Organisationsgedanke auf die bedeutenderen Orte Mittel- und Niederschlesiens und hat in den letzten Jahren auch Oberschlesien erobert. Nach der in Tabelle VII gegebenen Zahlenübersicht kamen auf Schlesien eine Verwaltungsstelle mit 234 Mitgliedern am 31. Dezember 1898 und 18 Verwaltungsstellen mit 3446 Mitgliedern am Schluß des Jahres 1906. Von der Gesamtmitgliedschaft des Verbandes entfielen demnach auf Schlesien 3,9 pCt. im Jahre 1898 und 4,2 pCt. im Jahre 1906.

Fassen wir das Ergebnis der Organisationstätigkeit in den vier östlichen Provinzen, Ost- und Westpreußen, Posen und Schlesien, zusammen, so ergibt sich, daß am Schluß des Jahres 1906 insgesamt 5189 organisierte Berufsangehörige vorhanden waren, das sind 6,3 pCt. der Gesamtmitgliedschaft des Verbandes, gegen 3,9 pCt. im Jahre 1898.

Eine recht gute Entwicklung der Organisation weist die Provinz Sachsen auf. Hier betrug die Zahl der Mitglieder im Jahre 1897 in einer Verwaltungsstelle 190 und stieg auf 1519 Mitglieder in 9 Verwaltungsstellen im Jahre 1902 resp. 4220 Mitglieder in 26 Ver-

waltungsstellen am Jahresschluß 1906. An der Gesamtmitgliedschaft des Verbandes war die Provinz Sachsen demnach am Schluß dieses Jahres mit 5,2 pCt. beteiligt.

Ungünstiger gestaltet sich das Organisationsverhältnis in der Provinz Schleswig-Holstein. In diesem Landesteil liegen die Verhältnisse fast genau so wie in Brandenburg. Das große Wirtschaftsgebiet Hamburg übt eine ähnliche Anziehungskraft aus wie das Berliner. Hinzu kommt, daß namentlich in Schleswig-Holstein, infolge der späten Gründung unserer Zentralorganisation, sich Berufsgenossen in großer Zahl dem Fabrikarbeiterverband angeschlossen haben. Auch dem Verband der Hafenarbeiter gehört ein erheblicher Teil unserer Kollegen — beispielsweise die Speicherarbeiter — an. Bei Beurteilung des Organisationsstandes darf weiter nicht außer acht gelassen werden, daß die Städte Altona und Wandsbeck zum Organisationsgebiet Hamburg gehören. Daraus erklärt sich auch der aus Tabelle VII ersichtliche Rückgang von 618 auf 93 Mitglieder vom Jahre 1901 zu 1902. Der Stand der Organisation am Schluß des Jahres 1906 ist mit 1340 Mitgliedern in 5 Verwaltungsstellen in Rücksicht auf die vorstehend geschilderten Verhältnisse immerhin als ein, die Erwartung auf baldige bessere Fortschritte rechtfertigender zu bezeichnen.

Die Provinz Hannover mit ihrem weitverzweigten Gebiet weist in bezug auf Voraussetzungen für die Organisationsbildung recht verschiedenartige Verhältnisse auf. Neben industriell hochentwickelten Kreisen haben wir solche rein landwirtschaftlicher Natur zu verzeichnen. Außerdem kommt auch das weite Gebiet der Lüneburger Heide in Betracht, welch letzteres erst in jüngster Zeit durch Erschließung der Erdöl-Industrie seinen Charakter zu ändern beginnt. Unter so verschiedenartigen Verhältnissen konnte selbstverständlich die Organisationsentwicklung keine befriedigend gleichmäßige sein, zumal auch noch in einigen Bezirken, wie Osnabrück, der religiöse Einfluß hindernd auf dieselbe einwirkte. Trotzdem hat auch in diesem Teil Preußens die Organisation Fortschritte gemacht. Die Zahl der Verwaltungsstellen stieg von einer im Jahre 1897 auf 18 im Jahre 1906 und die der Mitglieder von 27 auf 1417 im gleichen Zeitraum. An der Gesamtmitgliedschaft des Verbandes ist Hannover demnach mit 1,7 pCt. beteiligt.

Zu den, auch für unsere Organisation wichtigsten Gebieten gehört unstreitig die Provinz Westfalen. Dieselbe bildet einen Teil des westdeutschen Industriegebiets mit seinen bedeutenden Konzentrationspunkten, Bochum, Dortmund, Essen, Gelsenkirchen u. a. In diesem Bezirk mit seinen aufs höchste entwickelten Produktionsverhältnissen ist selbstverständlich auch unser Beruf außerordentlich stark vertreten. Die Zahl der im Waren- und Personentransport beschäftigten Organisationsfähigen dürfte mit 40 000 nicht zu hoch gegriffen sein. Diese Berufsangehörigen zu organisieren, haben wir uns stets angelegen sein lassen, leider aber bisher mit geringem Erfolge, wie diese Zahlen beweisen: Am Schluß des Jahres 1897 war eine Verwaltungsstelle mit 24 Mitgliedern und am Schluß des Jahres 1906 waren deren 14 mit 751 Mitgliedern vorhanden.

Die Ursachen dieses ungünstigen Ergebnisses jahrelanger Organisationstätigkeit, resp. die dadurch bewiesene geringe Empfänglichkeit der dortigen Berufsangehörigen für den modernen Organisationsgedanken sind zum Teil auf die eigenartige Zusammensetzung derjenigen Bevölkerungskreise zurückzuführen, aus denen sich unsere Berufskollegen rekrutieren. Westfalen, dieses urdeutsche Land, weist heute eine derartig gemischtsprachige Bevölkerung auf, wie kein zweites Gebiet Deutschlands. Am stärksten ist das polnische Element vertreten.

So entfielen beispielsweise bei der Reichstagswahl am 25. Januar 1907 auf die polnischen Kandidaten in den Wahlkreisen Essen 2540, Dortmund 5087 und Bochum 8683 Stimmen. Aber auch Angehörige anderer Nationen stellen einen großen Prozentsatz zur Arbeiterbevölkerung dieses Gebiets, so die Holländer, Flamländer, Kroaten, Tschechen, Ungarn, Wallonen u. a. m. Nach einer Mitteilung auf dem am 24. Mai 1907 in Breslau abgehaltenen Verbandstage der deutschen Gewerkvereine sind in Essen allein 29 verschiedene Sprachen festgestellt worden.

Daß eine derartig zusammengesetzte Arbeiterbevölkerung keinen besonders geeigneten Resonanzboden für den Organisationsgedanken bildet, dürfte einleuchtend sein. Hinzu kommt aber noch, daß auch der Teil unserer Berufsangehörigen, welcher sich aus dem deutschen Volkselement rekrutiert, aus Gegenden stammt, in denen religiöse und sonstige Anschauungen ihren unheilvollen Einfluß ausgeübt und bewirkt haben, daß die Opfer dieser Erziehung nur schwer zur Erkenntnis ihrer Klassenlage zu gelangen vermögen.

Ein weiteres Hindernis für die Organisationsentwicklung bilden die gerade in diesem Bezirk in großer Zahl vorhandenen Fuhrmannsvereine. Diese, meist unter dem Einfluß der Unternehmer stehenden Gebilde, tragen zunächst dem auch unter den rückständigsten Kreisen der Berufsangehörigen vorhandenen Vereinssinn Rechnung, suchen durch Unterstützungseinrichtungen sich einen gewissen Nützlichkeitsanstrich zu geben, beschäftigen sich auch zum Teil mit Fachfragen und versuchen durch alle diese Mittel ihre Mitglieder von der modernen Organisation zurückzuhalten. Damit sind aber ihre Aufgaben nicht erschöpft. Die Leiter dieser Vereine resp. ihre Hintermänner, die Unternehmer, verstehen es auch meisterlich, einen gewissen Standesdünkel in den Köpfen der Fuhrleute zu erwecken und sie dadurch von anderen Berufsgruppen fernzuhalten, sowie durch Veranstaltung von Festivitäten, Umzügen 2c. fesselnd auf die Gemüter ihrer naiven Lohnsklaven zu wirken.

In der Provinz Hessen-Nassau hat die Organisationstätigkeit ebenfalls nicht die Erfolge gezeitigt, welche nach der wirtschaftlichen Entwicklung dieser Gebiete zu erwarten gewesen wären. Doch auch hier dürfte die Ursache wesentlich in der Rückständigkeit derjenigen Kreise zu suchen sein, aus denen sich unsere Berufskollegen in der Hauptsache rekrutieren. Noch bis vor wenigen Jahren spielte namentlich in diesem Teil Südwestdeutschlands das Kost- und Logiswesen in unserem Beruf eine ziemliche Rolle. Dieses in Verbindung mit dem ihm eigentümlichen Abhängigkeitsverhältnis des Arbeiters vom Unternehmer, hinderte die Organisationsentwicklung ungemein. Der Stand der Organisation in diesem Bezirk war eine Verwaltungsstelle mit 86 Mitgliedern am Schlusse des Jahres 1897, er erhöhte sich auf 8 Verwaltungsstellen mit 1216 Mitgliedern am Ende des Jahres 1906.

Aehnlich wie in Westfalen liegen die Verhältnisse in der Rheinprovinz. Auch hier sind — sogar in noch größerem Maße — die Voraussetzungen für Schaffung einer starken Berufsorganisation insofern gegeben, als die Konzentration der Produktivkräfte überaus günstige Vorbedingungen für den Waren- und Personentransport geschaffen hat. Die Zahl der in den Industrieorten dieser Provinz in Frage kommenden Berufsangehörigen ist erheblich größer als in der Provinz Westfalen. Wenn es trotzdem nicht gelungen ist, einen erheblichen Teil dieser Kollegen der Organisation zuzuführen, so lag das auch hier im wesentlichen an den bereits bei Besprechung der Westfälischen Verhältnisse erwähnten Ursachen. Erschwerend trat speziell im Rheinland hinzu, der religiöse Einfluß, unter dem der weitaus größte Teil der Bevölkerung sich befindet. In Köln und München-Gladbach werden bekanntlich seit Jahren die Fäden gesponnen, mit denen die

christlich gesinnten Arbeiter umgarnt und vom Anschluß an die modernen Berufsorganisationen zurückgehalten werden sollen. Den Sirenengesängen dieser Harmonieapostel gelang es speziell unter unseren Berufsangehörigen der verschiedensten Orte — wenn auch nur vorübergehend und mit Hilfe der Frauen — Anhänger zu werben und dadurch Verwirrung anzurichten. Infolgedessen war auch die Entwicklung des Verbandes in diesem Bezirk bis in die jüngste Zeit hinein ziemlichen Schwankungen unterworfen. Verwaltungsstellen wurden gegründet und gingen entweder infolge Agitation der Christlichen durch Versammlungen, Abtreiben unserer Versammlungslokale oder verleumderische Preßnotizen in kurzer Zeit wieder verloren. Trotz dieser erheblichen Schwierigkeiten konnte aber der Siegeszug des modernen Organisationsgedankens dauernd auch in unserem Beruf nicht gehemmt werden. Von einer Verwaltungsstelle mit 23 Mitgliedern am Schluß des Jahres 1897 entwickelte sich der Verband trotzalledem auf 16 Verwaltungsstellen mit 1753 Mitgliedern am Schluß des Jahres 1906. Dieser Stand der Organisation entspricht einer Beteiligung von 2,1 pCt. an der Gesamtmitgliedschaft des Verbandes.

Fassen wir das Ergebnis der Organisationstätigkeit für ganz Preußen zusammen, so ergibt sich folgender Anteil am Gesamtergebnis:

Jahr	Verwaltungsstellen		Mitglieder	
	Zahl	pCt. der Gesamtzahl	Zahl	pCt. der Gesamtzahl
1897	10	37,0	1187	34,2
1898	13	41,9	2207	36,4
1899	22	37,9	5111	48 5
1900	34	46,6	12747	65,6
1901	56	55,4	11306	62,9
1902	53	46,1	12288	58,8
1903	77	51,0	16930	57,0
1904	113	57,1	24626	60 9
1905	120	55,8	31804	62,8
1906	145	56,4	55128	67,4

Aus diesen Zahlen ist eine ständige Steigerung des auf Preußen entfallenden Anteils an der Gesamtentwicklung ersichtlich und zwar von 37,0 pCt. im Jahre 1897 auf 56,4 pCt. im Jahre 1906 bei den Verwaltungsstellen, sowie von 34,2 pCt. auf 67,4 pCt. bei den Mitgliedern. Die Zahl der Verwaltungsstellen erhöhte sich in diesen zehn Jahren von 10 auf 145, also um 135 und die der Mitglieder von 1187 auf 55128, also um 53941.

Wenden wir uns nun dem zweitgrößten Bundesstaat Deutschlands, Bayern, zu. In diesem Teile Deutschlands hat der Organisationsgedanke sehr schwer Eingang gefunden. Namentlich in den ersten Jahren der Verbandstätigkeit blieb die Organisation auf Nürnberg-Fürth als Stützpunkt für das rechtsrheinische Bayern, resp. dessen nördlichen Teil und Ludwigshafen für das linksrheinische Bayern (Pfalz) beschränkt. Die Ursachen hierfür sind zum Teil in der langsamen industriellen Entwicklung Bayerns zu suchen. Mit Ausnahme von Nürnberg-Fürth und des an das Königreich Sachsen grenzenden Hofer Gebiets, war es bis vor wenigen Jahren im rechtsrheinischen Teil Bayerns nur noch Augsburg, das eine nennenswerte Industrie aufwies. Erst in den letzten Jahren ist eine Aenderung insofern eingetreten, als weitere Gebiete der Industrie erschlossen und dadurch die Voraussetzungen für die Organisationsentwicklung in erhöhtem Maße gegeben wurden. Aber noch ein anderes Moment muß bei Schilderung der Ursachen dieser langsamen Entwicklung des modernen Organisationsgedankens —

nicht nur Bayerns, sondern ganz Süddeutschlands — erwähnt werden. Und das ist der demokratische Zug, welcher — im Gegensatz zu dem autokratisch regierten Preußen — durch das ganze gesellschaftliche und politische Leben der süddeutschen Bevölkerung geht. Naturgemäß werden da, wo derartige Anschauungen Gemeingut weiter Kreise geworden sind, die Klassengegensätze nicht in der krassen Form in die Erscheinung treten als in den Gegenden und Ländern, wo die rücksichtsloseste Ausbeutungswut jede Gefühlsregung ertötet hat und Unternehmertum und Staatsgewalt in der Arbeiterschaft ausschließlich nur das willkommene Ausbeutungsobjekt erblicken. Erleben wir es doch noch heute, nachdem die fortschreitende industrielle Entwicklung auch im Süden Deutschlands schon ein gut Teil der sprichwörtlichen Gemütlichkeit beseitigt hat, daß bei wirtschaftlichen Kämpfen es selbst leitende Staatsmänner noch wagen, zu Gunsten der um ihr Recht kämpfenden Arbeiter Partei zu ergreifen. Daß unter solchen Umständen der Klassenscheidungsprozeß langsamer vor sich geht, versteht sich am Rande und so gehen wir wohl nicht fehl, wenn wir auch auf diese Ursachen zum Teil den langsamen Entwicklungsgang der modernen Organisation zurückführen.

Nicht unerwähnt bleiben darf ferner der Einfluß des — leider auch heute noch nicht vollständig verschwundenen — Partikularismus, welcher bedauerlicherweise allzulange auch weite Kreise der Arbeiterschaft Süddeutschlands beherrschte. Gerade die Entwicklung unserer Organisation hatte schwer unter der Abneigung gegen die, von Norddeutschland ausgehenden Organisationsbestrebungen zu leiden, weil eben auch hier, wie im übrigen Deutschland, sich unsere Kollegen zum weitaus größten Teil aus der Landbevölkerung rekrutieren. Die Verhältnisse noch ungünstiger gestaltend kamen die religiösen Einflüsse hinzu, denen ja bekanntlich die Landbevölkerung in größerem Maße unterworfen ist als die der Städte. Es hat jahrelanger Mühe und Aufklärungsarbeit bedurft, ehe sich die Anschauungen der Kollegenkreise diesbezüglich änderten und eine freiere und weitherzigere Auffassung Platz griff.

Trotz aller dieser, unserem Bestreben entgegenstehenden Schwierigkeiten, ist es unermüdlicher Arbeit doch gelungen, auch dieses große Gebiet nach und nach dem Organisationsgedanken zu erobern. Von einer Verwaltungsstelle mit 173 Mitgliedern am Schluß des Jahres 1897 entwickelte sich der Verband auf 17 Verwaltungsstellen mit 4550 Mitgliedern am Schluß des Jahres 1906 in dem rechtsrheinischen und von einer Verwaltungsstelle mit 50 Mitgliedern auf 7 Verwaltungsstellen mit 359 Mitgliedern im selben Zeitraum in dem linksrheinischen Teil Bayerns. An der Gesamtorganisation war Bayern demnach mit 2 = 7,4 pCt. Verwaltungen und 223 = 6,4 pCt. Mitgliedern am Schluß des Jahres 1897 und mit 24 = 9,3 pCt. Verwaltungsstellen und 4909 = 6,0 pCt. Mitgliedern Ende 1906 beteiligt. Letztere Zahlen entsprechen nicht ganz dem tatsächlichen Stande der Organisation in Bayern, weil die Verwaltungsstelle Ludwigshafen im Jahre 1906 mit der in Mannheim domizilierenden zusammengelegt worden ist, wodurch über hundert Mitglieder zuungunsten Bayerns bei der Zusammenstellung für dieses ausfallen mußten.

Unter günstigen Verhältnissen setzte die Organisationstätigkeit im Königreich Sachsen ein. Hier waren alle Voraussetzungen für Schaffung einer guten Organisation von vornherein vorhanden. Neben einer stark entwickelten, zum größten Teil für den Weltmarkt produzierenden Industrie waren auch die historisch günstigsten Bedingungen für einen überragenden Einfluß des Handels, namentlich in der bedeutendsten Stadt Sachsens, in Leipzig, gegeben. Trotz einer überaus reaktionären Regierung und der von dieser beliebten rücksichtslosen Anwendung der drakonischen Bestimmungen des sächsischen Vereinsgesetzes

entwickelte sich die politische und wirtschaftliche Arbeiterbewegung außerordentlich günstig. Ja, es darf getrost ausgesprochen werden, daß die sächsische Arbeiterschaft auf verschiedenen Gebieten bahnbrechend tätig gewesen ist. Unter diesen Umständen blieb auch eine günstige Rückwirkung auf die Organisation unseres Berufs nicht aus. Bereits in den ersten Jahren seines Bestehens erzielte der Verband ganz annehmbare Erfolge. Am Schluß des Jahres 1897 hatten wir bereits 6 Verwaltungsstellen mit 520 Mitgliedern zu verzeichnen. Von da an stieg die Mitgliederzahl ständig bis zum Jahre 1901, in welchem, wohl infolge der wirtschaftlichen Krise ein Rückgang erfolgte. Aber schon im Jahre 1902 setzte ein aufsteigendes Entwicklungstempo ein, das dann ununterbrochen bis zum Schluß des Jahres 1906 anhielt. Mit 22 Verwaltungsstellen weist das Königreich Sachsen 8,6 Prozent des Gesamtbestandes derselben und mit 8342 Mitgliedern 10,2 Prozent der Gesamtmitgliederzahl des Verbandes am Ende des Jahres 1906 auf Somit stellt Sachsen von allen Bundesstaaten nächst Preußen den höchsten Prozentsatz zur Gesamtzahl der organisierten Berufsangehörigen.

Nun zur Entwicklung des Verbandes in Württemberg. Hier trifft bezüglich der für den Werdegang der modernen Organisation notwendigen Voraussetzungen, sowie etwelcher, denselben hemmenden Einflüsse, das bereits an anderer Stelle über Süddeutschland und seine besonderen Verhältnisse gesagte ebenfalls zu. Die Bewegung unseres Berufs erstreckt sich hauptsächlich auf Stuttgart und seine Nachbarorte, was wiederum auf den überwiegenden wirtschaftlichen Einfluß zurückzuführen ist, den dieser Konzentrationspunkt auf die industrielle und sonstige Entwicklung des gesamten Schwabenlandes ausübt. Der Stand der Organisation in Württemberg betrug am Schluß des Jahres 1897 insgesamt 111 Mitglieder in zwei Verwaltungsstellen und erhöhte sich bis zum Schluß des Jahres 1906 auf 935 Mitglieder in drei Verwaltungsstellen; demnach partizipiert Württemberg mit 1,1 Prozent an der Gesamtmitgliedschaft des Verbandes.

In Baden setzte die Organisationstätigkeit ebenfalls bereits kurze Zeit nach Gründung des Zentralverbandes ein. Zunächst war es das industriell und auf dem Gebiete des Handels, infolge seiner überaus günstigen Lage, ziemlich entwickelte Mannheim, welches einen erheblichen Prozentsatz zur Zahl der organisierten Berufsangehörigen stellte. Aber auch andere Orte dieses geographisch, wie wirtschaftlich vielgestaltigen Landes folgten bald mit Organisationsansätzen, so Freiburg, Heidelberg, Karlsruhe u. a. Da diese Ansätze jedoch regelmäßig nach kurzer Zeit wieder verschwanden, andererseits aber in allen diesen Orten des badischen Landes die Voraussetzungen für Bildung dauernder Organisationen vorhanden waren, sahen wir uns veranlaßt, gerade hier mit Schaffung der Gauorganisation den Anfang zu machen und bereits Ende des Jahres 1898 einen Gauleiter anzustellen. Aber erst nach jahrelangen Mühen, nachdem die Organisation gerade in diesem Bezirk — zum Teil infolge des eigenartigen, schwer zu behandelnden Menschenmaterials — eine ganze Serie sog. Kinderkrankheiten durchgemacht hatte, gelang es, freie Bahn für einen erfolgreichen Auf- und Ausbau des Verbandes zu schaffen. Von drei Verwaltungsstellen mit 274 Mitgliedern entwickelte sich der Verband in Baden auf 6 Verwaltungsstellen mit 1192 Mitgliedern am Schluß des Jahres 1906. Der Beteiligungsprozentsatz an der Gesamtmitgliedschaft beträgt demnach 1,5 und übersteigt den Württembergs um 0,4 pCt.

Im Großherzogtum Hessen gelang es erst im Jahre 1898 dem Organisationsgedanken Eingang zu verschaffen. Am Schluß dieses Jahres zählten wir eine Verwaltungsstelle mit 62 Mitgliedern. Dann kam ein Aufschwung, der aber nur im Jahre 1899 anhielt und bereits 1900 wieder schwand. Bis 1903 vegetierte die Organisation.

Und erst von da an datiert eine verhältnismäßig günstige, ständig sich steigernde Entwicklung des Verbandes. Am Schluß des Jahres 1906 zählten wir 5 Verwaltungsstellen mit 702 Mitgliedern.

Kehren wir nunmehr wieder zum Norden Deutschlands zurück und zwar zum Lande der Obotriten, den „gesegneten" Gefilden des Ochsenkopfes, zu Mecklenburg. Dieses Land, mit seinen an russische Zustände erinnernden Rechtsverhältnissen bietet deshalb an sich schon keinen günstigen Nährboden für die moderne Organisation. Hinzu kommt dann noch der fast ausschließlich landwirtschaftliche Charakter und die dadurch bedingte eigenartige Stellung des Mecklenburgers zu den die moderne Welt beherrschenden Fragen. So ist es denn auch kein Wunder, daß es erst im Jahre 1904 gelang, in Mecklenburg-Schwerin einzudringen, während Mecklenburg-Strelitz auch heut noch keinen organisierten Berufsgenossen aufweist. Insgesamt waren am Schluß des Jahres 1906 in Mecklenburg 5 Verwaltungsstellen mit 141 Mitgliedern vorhanden.

Günstiger hat sich die Organisation in einem anderen Landesteil Norddeutschlands und zwar in Oldenburg entwickelt. Hier gelang es bereits im Jahre 1897, eine Verwaltungsstelle zu gründen. Allerdings ging dieselbe im Jahre 1899 wieder verloren. Aber schon im Jahre 1901 setzte die Organisationstätigkeit wieder ein, um sich von da an ständig weiter zu entwickeln. Mit 7 Verwaltungsstellen und 583 Mitgliedern am Schlusse des Jahres 1906 weist Oldenburg einen durchaus annehmbaren Stand der Organisation auf.

Die Organisationsbestrebungen unseres Verbandes im Herzogtum Braunschweig führten im Jahre 1900, wie bereits in anderem Zusammenhange dargelegt, durch Anschluß des Braunschweiger Lokalvereins, zur Gründung einer Verwaltungsstelle. Dabei ist es auch geblieben. Ein Eindringen in andere Orte war uns neben anderen Momenten deshalb nicht möglich, weil der Fabrikarbeiter-Verband unsere Berufsangehörigen dort zum Teil organisiert hat und wir folgedessen keinerlei Anknüpfungspunkte finden können. Am Schluß des Jahres 1906 zählte Braunschweig 272 organisierte Berufsangehörige.

Wenden wir uns nun zu den mitteldeutschen — thüringischen — Kleinstaaten. Deren gemeinsame Behandlung erscheint uns aus dem Grunde zweckmäßig, weil die Voraussetzungen für die Organisationsbildung und -Entwicklung einander vielfach gleichen, andererseits aber auch das Eingehen auf besondere Eigentümlichkeiten dieses oder jenes kleinen Staatengebildes die Gefahr in sich birgt, kleinlichen Dingen allzugroßes Gewicht beizumessen.

Von den in Frage kommenden Landesteilen waren es zunächst zwei, Altenburg und Anhalt, in denen die moderne Organisation bereits im Jahre 1897 Eingang fand und Verwaltungsstellen gegründet wurden. Es folgte dann 1898: Sachsen-Weimar, 1899: Sachsen-Meiningen, Sachsen-Coburg-Gotha, Schwarzburg-Sondershausen und die beiden Reuß und endlich 1902: Schwarzburg-Rudolstadt. Die Entwicklung der Organisation in allen diesen Landesteilen war eine verhältnismäßig günstige. Abgesehen von vorübergehenden Stockungen stieg die Zahl der Verwaltungen und Mitglieder von Jahr zu Jahr, was durch folgende Zahlen bewiesen wird:

Jahr	Zahl der Verwalt.-Stellen	Zahl der Mitglieder	Jahr	Zahl der Verwalt.-Stellen	Zahl der Mitglieder
1897	2	117	1902	15	463
1898	3	148	1903	18	585
1899	10	312	1904	22	901
1900	8	353	1905	23	1109
1901	11	404	1906	27	1431

Am stärksten ist an diesem Ergebnis Sachsen-Altenburg mit 4 Verwaltungsstellen und 391 Mitgliedern beteiligt. Dann folgen die beiden Reuß mit 3 Verwaltungsstellen und 261 Mitgliedern, Sachsen-Weimar mit 5 Verwaltungsstellen und 233 Mitgliedern und Anhalt mit 4 Verwaltungsstellen und 214 Mitgliedern, alle übrigen Staaten sind mit geringeren Ziffern beteiligt. Mit 27 Verwaltungsstellen repräsentieren die mitteldeutschen Kleinstaaten 10,5 pCt. des Gesamtstandes derselben und mit 1431 Mitgliedern 1,7 pCt. der Gesamtzahl.

Das Fürstentum Waldeck und die beiden Lippe weisen zurzeit keine organisierten Berufsangehörigen auf.

Von den Hanse-Städten, Lübeck, Bremen und Hamburg, haben wir die letztere bereits eingehend in dem Abschnitt „Die Entwicklung der Mitgliedschaften" behandelt, so daß sich ein nochmaliges Eingehen darauf an dieser Stelle erübrigt. In Lübeck wurde im Jahre 1899 eine Verwaltungsstelle gegründet, welche es bis zum Ende desselben Jahres auf 77 Mitglieder brachte. Am Schluß des Jahres 1906 zählte Lübeck 279 Mitglieder, eine Zahl, die wenig befriedigen kann. Allerdings muß hierbei in Betracht gezogen werden, daß gerade in Lübeck ein recht großer Prozentsatz unserer Berufsangehörigen im Hafenarbeiterverband organisiert ist, während ein weiterer Teil dem dort noch bestehenden Lokalverein der Hafenarbeiter angehört. Da es unserem Verband erst so spät gelang, in Lübeck Eingang zu finden, war er nicht in der Lage, ganze Gruppen ihm zugehöriger Arbeiter für sich zu reklamieren.

In Bremen wurde im Jahre 1899 unsere erste Verwaltungsstelle gegründet. Auch hier entwickelte sich die Organisation zunächst erst langsam, weil die für Lübeck geschilderten Verhältnisse in ihrer Mehrzahl ebenfalls zutrafen. Die Speditions- und Lagerhausarbeiter, welche eine der uns zugehörenden Berufsgruppen bilden, waren auch hier zum Teil vom Hafenarbeiter-Verband organisiert worden. Das gleiche war in dem zu Bremen gehörenden Bremerhaven der Fall. Hatte folgedessen auch die Bewegung in dem ersten Jahre ihres Bestehens einen schweren Stand, so gelang es doch nach und nach die Widerstände zu brechen und eine leistungsfähige Organisation auch im bremischen Gebiet aufzubauen. Der Organisationsstand schloß hier mit 4 Verwaltungsstellen und 1498 Mitgliedern am Schluß des Jahres 1906 ab, das sind 1,8 pCt. der Gesamtmitgliederzahl

Die Reichslande Elsaß-Lothringen bilden den Schluß unserer Betrachtungen. In diesen, dem Deutschen Reiche nach dem Kriege mit Frankreich 1870/71 einverleibten Landesteilen, war es trotz wiederholter Versuche bis zum Jahre 1904 nicht möglich, Mitglieder für die Organisation zu werben. Zum Teil muß dies auf die — noch heute bestehende, wenn auch etwas gemilderte — Ausnahmegesetzgebung zurückgeführt werden, durch welche die Regierung glaubte, den wieder- und neugewonnenen deutschen Brüdern die „Liebe" zum Vaterlande anerziehen zu können. Unter diesen Verhältnissen hatten selbstverständlich alle Organisationen der Arbeiter zu leiden. Wenn unsere Organisation am meisten dadurch gehindert wurde, sich Eingang zu verschaffen, so deshalb, weil eben auch hier wie anderwärts gerade die rückständigsten Landbevölkerungskreise es sind, aus denen sich die Arbeiter unseres Berufes zusammensetzen. Hinzu kommt außerdem erschwerend die Gliederung der Bevölkerung in nationaler Beziehung. Namentlich Lothringen weist einen großen Prozentsatz französisch sprechender Arbeiter auf, der naturgemäß schwerer zur Organisation heranzuziehen ist, weil die Verständigungsmöglichkeit durch die Verschiedenheit der Sprachen außerordentlich erschwert ist.

Aus diesen Verhältnissen erklärt es sich zur Genüge, daß der Organisationsgedanke erst nach jahrelanger Mühe und Anstrengung in diesem Gebiet Wurzel faßte. Wie oben bereits bemerkt, gelang es erst im Jahre 1904 eine Verwaltungsstelle und zwar in Straßburg im Elsaß zu gründen. Im darauffolgenden Jahre erhöhte sich die Zahl der Verwaltungsstellen auf 3 und stieg bis zum Schluß des Jahres 1906 auf 5 mit zusammen 344 Mitgliedern.

Fassen wir zusammen: Aus dem Gesamtbild, welches die geographische Gliederung des Verbandes zeigt, ist zu konstatieren, daß die Organisation in den fernsten und dunkelsten Winkeln Deutschlands Eingang gefunden hat. Dadurch ist der Beweis geliefert, daß der sieghafte Organisationsgedanke, langsam aber sicher, auch die bisher unzugänglichsten Gebiete erobert und damit seinen Einzug in die Köpfe unserer zurückgebliebensten Berufskollegen hält. Diese Entwicklung kann wohl vorübergehend, durch nationale, religiöse und sonst ge Einflüsse oder im Volkscharakter liegende Schwierigkeiten gehemmt werden, dauernd aufzuhalten aber ist sie nicht. Ihr weiter die Wege zu ebnen, muß unsere wichtigste Aufgabe auch in der Zukunft sein.

Das Wirken der Organisation.

Genau so, wie die beruflichen Verhältnisse richtunggebend auf die Entwicklung der Organisation gewirkt haben, übten sie auch ihren bestimmenden Einfluß auf die Tätigkeit derselben aus. Es ist deshalb auch durchaus erklärlich, daß sich diese Tätigkeit zunächst in ganz anderen Bahnen, als die der Organisationen anderer Berufe bewegte. Während namentlich die Organisationen der gelernten Arbeiter von vornherein ihre Hauptaufgabe darin erblickten, die Lohn- und Arbeitsverhältnisse mittels aus eigener Kraft geführter Kämpfe zu verbessern, resp. dem Unternehmertum Vorteile abzuringen, war dies unserer Organisation auf Grund der anders gearteten beruflichen Verhältnisse zunächst nicht möglich. Die Zahl derjenigen Berufsangehörigen, welche die modernen Ideen richtig zu erfassen verstanden, war eine beschränkte. Von Großbetrieben mit ihrer, durch Zusammenfassen großer Arbeitermassen, organisationsbildenden, weil das Solidaritätsgefühl fördernden Tendenz, waren vorerst nur geringe Ansätze vorhanden, die wenig ins Gewicht fielen. Dazu kam, daß das gesamte Arbeitsverhältnis, speziell die Art der Entlohnung u. a. m. der Entwicklung des Solidaritätsgedankens wenig förderlich war. Wurden doch beispielsweise unsere damaligen Berufsangehörigen vielfach als der Gesindeordnung unterstehend betrachtet und entsprechend behandelt. Auch die Zusammensetzung des Berufs aus Angehörigen der verschiedensten Gesellschaftsschichten, wirkte mehr hindernd als fördernd auf die Organisationsentwicklung.

Unter solchen Umständen konnte selbstverständlich nicht daran gedacht werden, durch Anwendung derselben Mittel, wie sie die Organisationen anderer Berufe im Kampf um Verbesserung ihrer Lage gebrauchten, Erfolge zu erzielen. Die Organisation war eben zu schwach, um den Kampf gegen das Unternehmertum in der Form des Lohnkampfes und Streiks führen zu können. Sie mußte vielmehr auf andere Mittel und Wege sinnen, durch welche die Interessenvertretung der Berufsangehörigen mit Erfolg in die Wege geleitet werden konnte. Diese ergaben sich zum Teil aus der Stellung unseres Berufs im gesamten Wirtschaftsleben.

Die bei der Warenverteilung und im Personentransport beschäftigten Arbeiter treten infolge ihrer Tätigkeit naturgemäß weit mehr mit allen Kreisen der Bevölkerung in Berührung, als die Arbeiter der Industrie. Daraus ergibt sich wiederum, daß allen, mit diesen Berufen in irgend welcher Verbindung stehenden Fragen, ein lebhafteres Interesse entgegengebracht wird. Hier war nun der Weg gegeben, auf dem die Organisation mit der Interessenvertretung der Berufsangehörigen einzusetzen hatte. Und sie tat es.

Es galt zunächst, die öffentliche Meinung auf die im Beruf vorhandenen Mißstände aufmerksam zu machen und durch Einwirkung auf die behördlichen Organe und gesetzgebenden Körperschaften, zwecks Erlaß entsprechender Gesetze und Verordnungen jene Mißstände zu beseitigen. So sehen wir denn, wie unsere Organisation von vornherein den Kampf um Befreiung der Berufsangehörigen von den Fesseln der Gesindeordnung, um die Einführung der Sonntagsruhe, des Ladenschlusses und einer Reihe anderer sozialpolitischer Gesetze und Einrichtungen geführt hat. Ja, diese Tätigkeit bildete Jahre hindurch die Hauptaufgabe der Organisation.

Gleichen Schritt mit der sozialpolitischen, hielt die auf Feststellung der Arbeitsverhältnisse im Beruf, vorhandener Mißstände und deren Beseitigung 2c. gerichtete Tätigkeit der Organisation. Durch Schaffung von Arbeitsnachweisen und Regelung der Arbeitsvermittelung versuchte diese ferner die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Berufskollegen im günstigen Sinne zu beeinflussen. Die Vertretung der Interessen der Berufsangehörigen in rechtlicher Beziehung, gegenüber Behörden 2c. bildete einen weiteren wichtigen Teil ihrer Aufgaben. Mit der fortschreitenden Entwicklung des Berufs und dem dadurch bedingten Erstarken der Organisation kam endlich auch der Zeitpunkt, wo zum direkten Kampf um Verkürzung der Arbeitszeit und Erhöhung der Löhne übergegangen werden konnte. Als weitere erwähnenswerte Aufgabe des Verbandes ist anzuführen, der Ausbau der Unterstützungseinrichtungen unter besonderer Berücksichtigung derselben als Hilfsmittel im wirtschaftlichen Kampfe u. a. m. Wenden wir uns nunmehr zunächst der speziellen Behandlung des Wirkens der Oganisation zu.

Die sozialpolitische Tätigkeit der Organisation.

Ein wichtiges, ausschlaggebendes Unterscheidungszeichen zwischen der reinen Unterstützungsvereinigung und der modernen Organisation ist die sozialpolitische Indifferenz der ersteren und die soziale Arbeit der letzteren. Fast in allen Satzungen der Berufsvereinigungen älteren Stils finden wir den stereotypen Paragraphen: „Politik und Religion ist ausgeschlossen" als Richtschnur. Diese statutarische Bestimmung war freilich in ihrem ersteren Teil nicht immer ganz ehrlich gemeint. Das Sozialistengesetz unseligen Angedenkens hat so manchen grundehrlichen Arbeiter zu einer ihm selbst widerlichen Heuchelei gezwungen, so auch zweifellos in dieser Frage. Es gab ja in den achtziger Jahren sogar ganz moderne Gewerkschaftsorganisationen, die glaubten, in jenen kritischen Zeiten des Schutzes eines solchen Paragraphen nicht entbehren zu können. Wir würden also in manchen Fällen Fehlschlüsse ziehen, wollten wir die Anerkennung eines Berufsvereins als moderne Organisation von dem Nichtvorhandensein einer solchen Bestimmung im Statut abhängig machen. Auch hier gilt eben, wie immer, nicht die Form, son-

dern die Tat. Es kam darauf an, den Fängen der reaktionären vereinsgesetzlichen Bestimmungen zu entgehen und deshalb wurde das Firmenschild der Vereine damals nicht rot, ja nicht einmal rosa, sondern weiß angestrichen. Die Polizei mochte sich dann höchstselbst den Kopf zerbrechen, ob hinter dem weißen Schirm das rote Feuer glühte.

Ganz sicher diente der erwähnte ominöse Statutenparagraph den ersten sozialpolitischen Regungen in den lokalen Berufsvereinen als nicht unwillkommene Deckung. Leise und schüchtern, tastend und sondierend, suchten die vorgeschritteneren Berufskollegen die Erörterungen sozialpolitischer Fragen in die Vereinsversammlungen hineinzutragen. Nicht nur die Polizei durfte von der sozialpolitischen Arbeit nichts merken, auch die eigenen Vereinskollegen mußten über die politische Tragweite solcher Fragen möglichst im Dunkeln gelassen werden, sonst wäre bei der notorischen Rückständigkeit der allgemeinen Anschauungen und der Furcht vor der allmächtigen Polizei, oft eine Rebellion der Vereinsmitglieder, gegen die Prediger des neuen Evangeliums hervorgerufen worden. Alles das bewog auch die führenden Kollegen, die merkbarere Erörterung sozialpolitischer Probleme nicht in den Vereinszusammenkünften selbst, sondern in sogenannten öffentlichen Versammlungen vorzunehmen. Die Bekämpfung der Sonntagsarbeit ergab das geeignetste Material zur allmählichen Einführung der sozialpolitischen Tätigkeit in die Vereinigungen. Wurde doch die Propagierung einer bestimmten Sonntagsruhe auch von den orthodoxen Kreisen nicht ungern gesehen; die Polizei konnte also solche Bestrebungen schon mit Rücksicht auf die Frommen nicht gut als staatsgefährlich und umstürzlerisch ansehen, wenn sie es auch in manchen Fällen vielleicht recht gern getan hätte. Der „Verein Berliner Hausdiener" hatte sich in der ersten Zeit seines Bestehens nur in ganz harmlos schüchterner Weise an den Bestrebungen für die Beschränkung der Sonntagsarbeit beteiligt, und doch wurde er, wie wir bereits in einem anderen Kapitel dieses Buches gesehen haben, von ihr als politisch anrüchig betrachtet. In dem Streben nach etwas kürzerer Arbeitszeit am Sonntag würde heute kein vernünftiger Mensch mehr eine politische Betätigung, geschweige denn eine staatsstürzende politische Arbeit sehen, aber damals unter dem Sozialistengesetz und seinem allmächtigen Vater, dem Sonntagsruhefeind Bismarck, war es eben anders. Die Zeit drückte auch der harmlosen sozialpolitischen Tätigkeit für die Verkürzung der Arbeitszeit am Sonntag ihren bezeichnenden Stempel auf. Die ersten sozialpolitischen Regungen in den Berufsvereinen kennen wir nur aus der Tradition, weil ein Fachblatt in jener Zeit nicht vorhanden war. Die, Mitte der achtziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts schon in der Bewegung tätigen Kollegen berichten uns, daß die Frage der Sonntagsruhe manche Versammlung damaliger Zeit beschäftigt hat. In der Nummer 9 der „Einigkeit" vom 29. Dezember 1889 finden wir sodann den ersten Propaganda-Artikel für die Abschaffung der Sonntagsarbeit. Der Verfasser berief sich bezeichnenderweise gleich eingangs des Artikels auf das „göttliche" Gebot: „Du sollst den Sonntag heiligen". Es wird auf die Juden hingewiesen, die ihre Sabbathfeier streng begehen. Ferner wird dargetan, daß infolge der langen Arbeitszeit an Wochentagen, „oft von 6 Uhr morgens bis 12 Uhr nachts" eine ausgiebige Ruhepause am Sonntag für die Handelsarbeiter besonders dringend ist. „Die Sonntagsruhe ist in der Tat nicht nur ein Wunsch der Beteiligten, sondern sie ist eine zwingende Notwendigkeit", heißt es da. Eine wie bescheidene Stellung man aber zu dieser „zwingenden Notwendigkeit" einnahm, geht aus dem Satze einer dem Artikel später folgenden Notiz hervor, in der gesagt wird: „Eine Frage von großer Wichtigkeit wird nächstens die Oeffentlichkeit beschäftigen. Handelt es sich doch darum, den Schluß der Geschäfte an Sonn- und Feiertagen von mittags 12 Uhr an zu bewirken." Die

gesamte Arbeiterschaft sollte durch Anwendung des Boykotts helfen, diese kleine Forderung in die Wirklichkeit umzusetzen. Es wurde, gemeinsam mit der Vereinigung der Handlungsgehilfen, eine Massenversammlung arrangiert, die, nach den entsprechenden Referaten, diese Resolution zum Beschluß erhob:

„Die heute im Buggenhagenschen Saale tagende Versammlung aller kaufmännischen Angestellten fordert, ungeachtet ihrer prinzipiellen Ansicht, daß nur von Gesetzeswegen eine allgemeine, obligatorische und sich auf den ganzen Tag ausdehnende Sonntagsruhe erreicht werden kann, vorläufig im Interesse des Personals den Schluß von Verkaufsstellen aller Art an Sonn- und Feiertagen von Mittags 12 Uhr ab. Zur Durchführung dieser Forderung werden sich die kaufmännischen Angestellten — Gehilfen und Hausdiener — nach den Wahlen an die Bevölkerung, vor allem an das werktätige Volk Berlins wenden."

Tatsächlich wurde gleich nach den Wahlen von den Interessenten eine Volksversammlung einberufen mit der Tagesordnung: „Die Bevölkerung Berlins und die Sonntagsruhe der in kaufmännischen Geschäften Angestellten". Das war aber der Polizei schon zu viel des Umsturzes, sie begann bremsend einzugreifen. Den unmittelbaren Anlaß dazu gaben folgende Ausführungen des Referenten: „Gern würden wir die absolute Sonntagsruhe fordern, wäre sie unter den heutigen Verhältnissen durchführbar. Bei der heutigen Art der Lohnzahlung am Sonnabend ist die Arbeiterfrau gezwungen, am Sonntag vormittag einzukaufen, sie hat am Sonnabend keine Zeit mehr dazu. Dem tragen wir Rechnung, indem wir den Schluß der Geschäfte erst um 12 Uhr mittags fordern. Dafür können die Arbeiter eintreten. Kaufen die Arbeiter trotzdem in Geschäften, die gemieden werden sollen, verläuft die Bewegung im Sande, dann haben nicht die kaufmännischen Angestellten, sondern die Arbeiter eine Niederlage erlitten. Deshalb mögen die Arbeiter das ihrige tun; sie mögen ihre Kollegen in den Fabriken aufklären, daß sie die Verpflichtung haben, für die Angestellten, für die weißen Sklaven, einzutreten." Bei diesen Worten erhob sich der überwachende Beamte und löste die Versammlung auf Grund des § 9 des Sozialistengesetzes auf.

Heute ist in verschiedenen Großstädten und vielen anderen Orten die absolute Sonntagsruhe, die unsere Kollegen sich vor 17 Jahren nicht zu fordern getrauten, verwirklichte Tatsache, das Sozialistengesetz selbst längst verscharrt, aber Deutschland ist noch immer nicht umgestürzt.

Die „aufgelöste" Versammlung sollte nachstehende Resolutionen zum Beschluß erheben:

„Die Versammelten erkennen die mißliche Lage der kaufmännischen Angestellten an und beabsichtigen, nur in den Geschäften zu kaufen, deren Inhaber sich verpflichten, ihre Geschäfte vom 3. Mai des Sonntags mindestens um 12 Uhr, wochentags um 8 Uhr zu schließen."

Ferner:

„Die heute in Joels Salon tagende öffentliche Volksversammlung spricht die bestimmte Erwartung aus, daß die Berliner Arbeiterpresse zur wirksamen Unterstützung der beschlossenen Maßnahmen für die Herbeiführung der Sonntagsruhe, in Zukunft keinerlei Anzeigen von solchen Geschäftsinhabern mehr aufnehmen wird, die sich in ihren Anerbietungen noch damit brüsten, daß sie ihr Geschäft den ganzen Sonntag geöffnet haben. Die Versammlung hofft, daß dadurch die Arbeiterbevölkerung Berlins nicht fernerhin verleitet werden wird, solchen „arbeiterfreundlichen" Geschäftsinhabern ihr Geld hinzutragen."

Zur gleichen Zeit wurde in öffentlichen Berufsversammlungen für die Einführung von Gewerbeschiedsgerichten agitiert. In einer dieser hob der Referent besonders hervor, daß man auf seiten der Juristen noch immer nicht wisse, ob man die 35 000 Berliner Hausdiener zu den gewerblichen Arbeitern, oder einfach zum Gesinde rechnen soll. In der Nr. 10 der „Einigkeit" vom Jahre 1890 finden wir bereits den Erfolg dieser Agitation in Form der Veröffentlichung eines „Entwurfs des Ortsstatuts für die Stadt Berlin betreffend das gewerbliche Schiedsgericht und Einigungsamt", dem Embryo unseres heutigen Gewerbegerichts.

Unsere Kollegen verspürten die damals übliche Rechtsprechung in Gewerbestreitigkeiten vor den Amtsgerichten und ihre Begleiterscheinungen, als ein Mittel der herrschenden Klassen, den Arbeitern kein, oder nur minderes Recht werden zu lassen. Die Klage vor dem Amtsgericht war mit zumeist für den Arbeiter unerschwinglichen Kosten verbunden, außerdem das Verfahren ein äußerst langsames; dem beklagten Arbeitgeber war es leicht, durch seinen Rechtsanwalt einen Erfolg gegen den klagenden rechtsun- oder minderkundigen Arbeiter zu erzielen. Die Gewerbegerichte stellen daher eine Errungenschaft der Arbeiterorganisation dar, erst auf der letzteren Drängen hin wurden sie zur lebenden Tatsache.

Für die Beschränkung der Sonntagsarbeit kämpften wohl die Handelshilfsarbeiter und Handlungsgehilfen gemeinsam, ohne aber einer Meinung darüber zu sein. Die in der „Freien Vereinigung" organisierten Handlungsgehilfen traten für den Schluß der Geschäfte an Sonn- und Feiertagen um 12 Uhr mittags ein, „weil die Kaufleute bei völliger Sonntagsruhe zu große Verluste erlitten." Die Hausdiener waren aber der Meinung, genau wie allen anderen Arbeitern gehöre auch den Angestellten im Handelsgewerbe ein vollständig freier Sonntag. Die Polemik in dieser Streitfrage fand auch in der Presse ihren Ausdruck; es heißt diesbezüglich in einem Artikel der „Einigkeit" vom 5. April 1890:

> „Wir, die Hausdiener, haben ja nicht die Bildung genossen, wie die Herren Handlungsgehilfen, und daran wird es auch wohl liegen, daß wir aus dem Programm der Arbeiterbewegung noch nicht herausgelesen haben, daß, wenn alle industriellen Arbeiter danach streben, einen ganzen Ruhetag zu haben, die Angestellten in kaufmännischen Geschäften sich mit einem solchen von mittags 12 Uhr an begnügen sollen. Insofern stehen wir also mit den Handlungsgehilfen nicht auf dem Boden der modernen Arbeiterbewegung.
>
> Um jedoch nicht falsch verstanden zu werden, möchten wir unseren Standpunkt noch einmal klarlegen. Als im Jahre 1889 die Aufforderung zur Beschickung des internationalen Arbeiterkongresses erfolgte, waren wir ziemlich die ersten mit, welche dazu Stellung nahmen und auch durch unsere Agitation in die glückliche Lage kamen, einen Vertreter unserer Interessen nach Paris zu schicken. Dieser war beauftragt, im Sinne des aufgestellten Programms uns dort zu vertreten. Aus diesem Grunde können und wollen wir nicht für eine Sonntagsruhe von mittags 12 Uhr an eintreten; hieße es doch dann, die gefaßten Beschlüsse nicht anerkennen, nicht halten zu wollen. Sollten also die Handlungsgehilfen gewillt sein, auf ihrer veralteten Forderung zu beharren, so ist es unserer Meinung nach das beste, wir marschieren getrennt. Wir sind uns gewiß, daß der Sieg unser sein wird."

Unsere Berufskollegen sprangen also anfangs der neunziger Jahre nicht sehr höflich mit ihren Kampfesgenossen um, aber dies ihr Verhalten zeigt erfreulicherweise doch schon die größere Weitsicht und Konsequenz.

Dann beschäftigte sich wieder eine öffentliche Hausdienerversammlung mit der Forderung auf Einführung der Sonntagsruhe. In dem daselbst gehaltenen Referat wurde betont, daß die Sonntagsruhe durch freie Vereinbarung nicht zu erreichen ist; hätten doch die meisten Kaufleute die unter ihnen zirkulierenden Listen für freiwilligen Sonntagsgeschäftsschluß nicht unterzeichnet. Diese Ueberzeugung drückte sich auch in der beschlossenen Resolution dieser Versammlung aus, die besagt:

„Die am 25. April 1890 in Feuersteins Salon tagende große öffentliche Versammlung der Hausdiener Berlins beschließt: 1. in Anbetracht des Umstandes, daß die Sonntagsarbeit der im kaufmännischen Geschäften angestellten Hausdiener eine Ausdehnung angenommen hat, die der Arbeitszeit anderer Lohnarbeiter an Wochentagen gleichkommt.

2. Es dem Hausdiener, welcher bei einer täglich 13 bis 16, resp. 18stündigen Arbeitszeit, ohne geregelte Essenspausen, einen Durchschnittslohn von 16 Mk. pro Woche bezieht, geradezu eine Lebensbedingung ist, einen mindestens 36 Stunden hintereinander dauernden Ruhetag zu haben.

3. Da dieser Ruhetag aber nur durch Reichsgesetz herbeigeführt werden kann, beauftragt die Versammlung das heutige Bureau, an den deutschen Reichstag eine Petition auszuarbeiten und dieselbe einer öffentlichen Versammlung aller Hausdiener Berlins zu unterbreiten."

Im Parteiorgan und in der „Einigkeit" erschien bald darauf ein Aufruf folgenden Inhalts:

Aufruf!

„In vielen Versammlungen ist der Beschluß gefaßt worden, vom 4. Mai cr. nur in denjenigen Geschäften zu kaufen, deren Inhaber ihre Lokalitäten Sonntags um 12 Uhr mittags schließen. Die unterzeichnete Kommission richtet an die gesamte Bevölkerung die Bitte, diesen Beschluß tatkräftigst zu unterstützen. Trotzdem die Verkäuferinnen, Handlungsgehilfen und Hausdiener tagaus, tagein beschäftigt sind, haben sie nicht einmal einen halben Tag in der Woche Zeit, sich zu erholen, zu kräftigen, um neugestärkt an die Arbeit zu gehen. Und doch ist es leicht, auch für diese Arbeiter die Sonntagsruhe herbeizuführen. Wenn alle ihre Einkäufe an den Wochentagen und am Sonntag nur im Laufe des Vormittags besorgen, fällt für die Geschäftsinhaber jeder Grund fort, die Geschäfte am Sonntag nachmittag offen zu halten.

Darum fordern wir alle human denkenden Berliner auf, unsere Bitte zu erfüllen und rufen allen Prinzipalen zu, den Geboten der Gerechtigkeit zu willfahren.

Die Agitationskommission
für Schließung der Geschäfte an Sonntagen."

Inzwischen wurde der, an anderer Stelle bereits erwähnte erste Kongreß aller nichtgewerblichen, richtiger, nicht gelernten Arbeiter, nach Hannover einberufen und hatten die Berliner Handelsarbeiter beschlossen, dorthin Delegierte zu entsenden.

Die sozialpolitische Tätigkeit dieser Zusammenkunft war eine sehr magere. Es wurde ein Referat über Sonntags- und Ueberstundenarbeit gehalten und nach sehr kurzer Diskussion folgende Resolution zum Beschluß erhoben:

„In Erwägung, daß die Sonntags- und Ueberstundenarbeit in letzterer Zeit immer mehr an Ausdehnung zugenommen hat und

dadurch die physischen Kräfte der Arbeiter vor der Zeit aufreibt, sowie die große Reservearmee der Arbeitslosen stets vermehrt, beschließt der Kongreß, die Sonntags- und Ueberstundenarbeit allerorts zu bekämpfen und von der Gesetzgebung den Maximalarbeitstag und unbedingtes Verbot der Sonntagsarbeit zu fordern."

Diese Resolution wurde dem deutschen Reichstag übermittelt.

Die Berliner Handelsarbeiter legten ein größeres Gewicht auf die sozialpolitische Betätigung. Das geht schon aus einer Resolution, die in der öffentlichen Versammlung vom 2. Juni 1890 gefaßt wurde hervor. Sie lautet:

„In Erwägung, daß die in kaufmännischen Geschäften angestellten Hausdiener weder eine geregelte Arbeitszeit, noch eine Sonntagsruhe, noch eine bestimmte Kündigungsfrist haben, und dadurch ihren Arbeitgebern rechtlos gegenüberstehen, sowie einer willkürlichen Entlassung ausgesetzt sind, ersucht die heutige Versammlung, die sozialdemokratischen Abgeordneten des deutschen Reichstages, den von ihnen eingebrachten Arbeiterschutzgesetzentwurf dahin zu erweitern, daß für oben angeführte Kategorie von Arbeitern der Arbeitstag höchstens 10 Stunden beträgt und die Beschäftigung an Sonntagen gänzlich zu verbieten sei. Als Norm für die Kündigung sei, wie bei gewerblichen Arbeitern, 14 Tage festzusetzen. Die Versammlung ersucht die Fraktion, obige Aenderung einzuschalten und im Reichstage zu vertreten."

In einer öffentlichen Hausdienerversammlung am 6. Februar 1891 wurde dann wieder folgender Beschluß gefaßt:

„Die Versammlung fordert von den herrschenden Klassen und insbesondere von den gesetzgebenden Körperschaften einen durchgreifenden Arbeiterschutz, damit der Rückschritt in der physischen und geistigen Entwicklung des Volkes aufgehalten und beseitigt wird. Ganz im besonderen erklärt die Versammlung die gesetzliche Verkürzung der Arbeitszeit und die absolute Sonntagsruhe für dringend notwendig."

Mit diesen Resolutionen hatte es für die öffentlichen Versammlungen auch sein Bewenden. Das zu dieser Zeit unter den Berliner Handelsarbeitern herrschende Vereins- und Organisationschaos ließ eine zielbewußte Förderung sozialpolitischer Interessen nicht aufkommen. Jede Vereinigung, und war sie noch so klein, ging gelegentlich auf soziale Berufsfragen ein, ohne Zusammenhängendes auf diesem Gebiete zu leisten.

So wurde auch in einer Versammlung des „Unterstützungsbundes" am 8. September 1891 nach einem Referat über die Sonntagsruhe eine Resolution nachstehenden Inhalts gefaßt:

„Die zahlreich besuchte Versammlung des „Unterstützungsbundes" der Hausdiener erklärt:

1. Das Verbot jeder Arbeit von Angestellten ist nicht nur ohne jeden Nachteil für die Beteiligten durchführbar, sondern, genau wie die Verkürzung der täglichen Arbeitszeit überhaupt, eine Notwendigkeit und daher immer wieder mit allem Nachdruck zu fordern.

Es entspricht nur dem reinen Menschlichkeitsgefühl, nach 6tägiger, pro Tag 12—18 Stunden, meistens ohne jede geregelte Essens- oder Ruhepause, währenden Arbeitszeit, einen mindestens 36 Stunden hintereinander währenden Ruhetag zu gewähren.

2. Der Vorstand wird beauftragt, von der Gemeindeverwaltung Berlin zu fordern, daß in Verfolg des § 105b der Gewerbeordnung, ein Ortsstatut erlassen wird, dahingehend, daß am Sonntag jede Tätigkeit in kaufmännischen Geschäften zu unterbleiben hat und die Angestellten nicht beschäftigt werden dürfen.

Den Geschäften mit Lebensmitteln darf eine längere Geschäftszeit als drei Stunden nicht gestattet werden und muß dieselbe spätestens um 10 Uhr morgens beendet sein und dürfen Angestellte darüber hinaus nicht beschäftigt werden."

Ueber die Aufnahme dieser Petition seitens des Berliner Stadtparlaments wird uns nichts berichtet; sie ist allem Anscheine nach nur zur Füllung der Aktenschränke verwandt worden. Die Freisinnigen im Berliner roten Hause gehörten auch damals nicht zu den Arbeiterfreunden, sie lehnten einen Antrag der sozialdemokratischen Fraktion, der besagte, die Sonntagsarbeiten in Detailgeschäften auf drei Stunden zu beschränken und im Engrosgeschäft ganz zu verbieten, glatt ab. Die Handelsarbeiter blieben auf diese Rückständigkeit die Antwort nicht schuldig. Eine öffentliche Hausdienerversammlung vom 8. März 1892 machte dem Herzen der Kollegen in dieser Resolution Luft:

„Die Versammlung ist von dem mannhaften Eintreten der sozialdemokratischen Fraktion im roten Hause für die Sonntagsruhe befriedigt und verurteilt auf das schärfste die Abgeneigtheit der Majorität der Stadtverordnetenversammlung, auf diesem Gebiete weitere Erleichterungen für uns zu schaffen, wie es in deren Macht gelegen hätte. Die Versammlung erwartet von dem Stadtverordnetenkollegium, daß dasselbe dem Antrage der sozialdemokratischen Vertreter gemäß, für Berlin ein Ortsstatut erlassen wird, welches unserem Berufe eine unbeschränkte Sonntagsruhe sichert."

Schon am 14. Juni des gleichen Jahres beschloß eine weitere Handelsarbeiterversammlung, in einer Eingabe an die Stadtverordneten erneut mit der Forderung heranzutreten, die Sonntagsarbeit in Engros-Betrieben ganz zu verbieten und in Detailgeschäften auf drei Stunden zu beschränken. Diese Eingabe ist zur Beurteilung der sozialpolitischen Organisationstätigkeit so interessant, daß wir ihr hier wohl ein Plätzchen einräumen dürfen:

An die
Stadtverordneten-Versammlung der Stadt
„Berlin".

Mit diesem kommt der unterzeichnete Vorstand dem Ersuchen einer von ungefähr 900 Mitgliedern besuchten Versammlung des „Verbandes der Geschäftsdiener, Packer und Berufsgenossen" nach, welches in folgender Resolution Ausdruck findet:

I.

„Die am 14. Juni d. J. in Mundts Salon tagende und zahlreich besuchte Versammlung des „Verbandes der Geschäftsdiener, Packer und Berufsgenossen" beauftragt den Vorstand des Verbandes, sofort und unverzüglich noch einmal bei der Stadtverordnetenversammlung vorstellig zu werden und unter eingehender Darlegung der einschlägigen Verhältnisse Folgendes zu verlangen, daß die Stadtverordneten Berlins dem vom Magistrat vorgeschlagenen Ortsstatut, worin die Zulassung einer Sonntagsarbeit bis zu 5 Stunden ausgesprochen ist, die Zustimmung versagen und veranlassen mögen, daß die Arbeit in Fabrik-, Bank- und Engros-Geschäften und Kellern am Sonntag ganz verboten werde, ebenso in Detail-Geschäften, welche nicht Lebensmittel feilhalten; in diesen darf aber die Arbeitszeit nicht länger als 3 Stunden dauern."

II.

„Die Versammlung erklärt sich mit den Ausführungen des Referenten vollständig einverstanden und erwartet, daß das berechtigte Vorgehen und Verlangen der Stadtverordneten Singer und Genossen Erfolg haben werde.

Der unterzeichnete Vorstand rechnet mit Bestimmtheit auf die Erwägung und Gewährung dieses wiederholt ausgedrückten Verlangens, umsomehr als derselbe in diesem Falle nicht nur im Namen der Mitglieder des Verbandes, sondern unter Berufung auf die zahlreichen, stattgehabten öffentlichen Versammlungen der ungefähr 30 000 in Berlin beschäftigten Hausdiener, welche alle und ohne jede Ausnahme demselben Verlangen Ausdruck geben, einem Vorgehen, welchem sich auch alle im Handelsgewerbe Angestellten angeschlossen haben, — sprechen darf! — Die gesetzlichen Bestimmungen über die Sonntagsruhe im Handelsgewerbe, wie solche am 1. Juli d. J. in Kraft treten, halten die Unterzeichneten, in Ermangelung eines, wie im Gesetze ausdrücklich vorgesehenen resp. zugelassenen Ortsstatut, welches eine weitere Einschränkung resp. gänzliches Verbot der Arbeiten an Sonn- und Feiertagen im Handelsgewerbe ausspricht, nicht für geeignet, dem berechtigten Verlangen auf Beseitigung resp. Verkürzung der Sonntagsarbeit im Handelsgewerbe gerecht zu werden.

Die Unterzeichneten ersuchen die Stadtverordneten Berlins, im Interesse der Menschlichkeit mit dem Magistrat ein Ortsstatut zu erlassen, in welchem das in der Resolution ausgesprochene Verlangen erfüllt wird. Während ein Verbot der Sonntagsarbeit dem Handelsgewerbe durchaus gar keinen, oder doch höchstens in Einzelfällen einen gar nicht nennenswerten Nachteil bringen würde, erhoffen die Unterzeichneten — und sind davon überzeugt — daß ein solches Verbot für die großen Kreise der Angestellten im allgemeinen und unserer Berufsgenossen im besonderen gar nicht hoch genug zu veranschlagende Vorteile in jeder Beziehung bringen muß, eine Ueberzeugung, die auch von einem großen Teile einsichtiger Kaufleute und Unternehmer geteilt und praktisch ausgeführt wird. Während auch nach dem 1. Juli dem Hausdiener, der oft stundenweite Wege zu seiner Arbeitsstelle zu laufen hat, wenn nicht direkt (im Geschäftslokal), dann doch durch Uebertragen von Gängen usw. (rein nebensächlichen Arbeiten, die am Sonntag gemacht werden, weil in der Woche angeblich wichtigeres zu tun ist) vor allem durch die Unsitte, die in den Vormittagsstunden postmäßig verpackten Waren um 5 Uhr nachmittags zur Post zu bringen, die Möglichkeit genommen ist, einen Ruhetag zur Pflege des Körpers und Geistes gewährleistet zu sehen, würde der Erlaß eines Ortsstatuts, in welchem die Sonntagsarbeit in Fabrik-, Engros- und Bankgeschäften, sowie in Kellereien und Detail-Geschäften, welche nicht Lebensmittel feilhalten, gänzlich verboten und die Beschäftigung der Angestellten unter Strafe gestellt, den Detail-Geschäften mit Lebensmittel aber bis auf weiteres eine dreistündige Arbeitszeit, welche um 10 Uhr früh beendet sein müßte, vorgeschrieben würde, nachdem er an den Wochentagen eine Arbeitszeit von 12—17 Stunden, erschwert durch den Umstand, daß von einer geregelten Essenszeit oder Ruhepause nur in den seltensten Fällen geredet werden kann — geleistet, geeignet sein, dem nur billigen und gerechtfertigten Verlangen, in der Woche wenigstens an einem Tage der Erholung, der Familie und der Fortbildung leben zu können — gerecht zu werden.

Indem wir der Stadtverordneten-Versammlung obiges Verlangen unterbreiten und uns im übrigen auf die von uns schon wiederholt in dieser Angelegenheit eingesandten Zuschriften berufen, zeichnen

Mit vorzüglicher Hochachtung

Der Vorstand.

Verband der Geschäftsdiener, Packer und Berufsgenossen."

Im Berliner Roten Hause hatte man auch für diese Eingabe nur taube Ohren.

Die Hoffnung unserer Kollegen hat sich bis heute noch nicht verwirklicht; der Stadtfreisinn denkt gar nicht daran, diesen berechtigten Arbeiterwunsch in absehbarer Zeit in Erfüllung gehen zu lassen.

Inzwischen war die dem Reichstage seitens der Regierung vorgelegte Novelle zur Gewerbeordnung Gesetz geworden und am 1. Juli 1892 die heute noch geltende Sonntagsruheregelung als Novelle zur Gewerbeordnung in Kraft getreten. Wir zitieren hier die für die Sonntagsruhe im Handelsgewerbe in Betracht kommenden Paragraphen der bezüglichen Gewerbeordnungs-Ergänzung:

§ 105b.

„Im Handelsgewerbe dürfen Gehilfen, Lehrlinge und Arbeiter am ersten Weihnachts-, Oster- und Pfingsttage überhaupt nicht, im übrigen an Sonn- und Festtagen nicht länger als 5 Stunden beschäftigt werden.

Durch statutarische Bestimmung einer Gemeinde oder eines weiteren Kommunalverbandes (§ 142) kann diese Beschäftigung für alle oder einzelne Zweige des Handelsgewerbes auf kürzere Zeit eingeschränkt oder ganz untersagt werden. Für die letzten vier Wochen vor Weihnachten sowie für einzelne Sonn- und Festtage, an welchen örtliche Verhältnisse einen erweiterten Geschäftsverkehr erforderlich machen, kann die Polizeibehörde eine Vermehrung der Stunden, während welcher die Beschäftigung stattfinden darf, bis auf zehn Stunden zulassen.

Die Stunden, während welcher die Beschäftigung stattfinden darf, werden unter Berücksichtigung der für den öffentlichen Gottesdienst bestimmten Zeit, sofern die Beschäftigungszeit durch statutarische Bestimmungen eingeschränkt worden ist, durch letztere, im übrigen von der Polizeibehörde festgestellt. Die Feststellung kann für verschiedene Zweige des Handelsgewerbes verschieden erfolgen.

Die Bestimmungen des Abs. 2 finden auf die Beschäftigung von Gehilfen, Lehrlingen und Arbeitern im Geschäftsbetriebe von Konsum- und anderen Vereinen entsprechende Anwendung.

§ 105c.

Die Bestimmungen des § 105b finden keine Anwendung:

1. auf Arbeiten, welche in Notfällen oder im öffentlichen Interesse unverzüglich vorgenommen werden müssen;
2. für einen Sonntag auf Arbeiten zur Durchführung einer gesetzlich vorgeschriebenen Inventur;
3. auf die Bewachung der Betriebsanlagen, auf Arbeiten zur Reinigung und Instandhaltung, durch welche der regelmäßige Fortgang des eigenen oder eines fremden Betriebes bedingt ist, sowie auf Arbeiten, von welchen die Wiederaufnahme des vollen werktätigen Betriebes abhängig ist, sofern nicht diese Arbeiten an Werktagen vorgenommen werden können;
4. auf Arbeiten, welche zur Verhütung des Verderbens von Rohstoffen oder des Mißlingens von Arbeitserzeugnissen erforderlich sind, sofern nicht diese Arbeiten an den Werktagen vorgenommen werden können;
5. auf die Beaufsichtigung des Betriebes, soweit er nach Ziffer 1—4 an Sonn- und Festtagen stattfindet.

§ 105h.

Die Bestimmungen der §§ 105a—105g stehen weitergehenden landesgesetzlichen Beschränkungen der Arbeit an Sonn- und Festtagen nicht entgegen.

Den Landes-Zentralbehörden bleibt vorbehalten, für einzelne Festtage, welche nicht auf einen Sonntag fallen, Abweichungen

von der Vorschrift des § 105b, Abs. 1 zu gestatten. Auf das Weihnachts-, Neujahrs-, Oster-, Himmelfahrts- und Pfingstfest findet diese Bestimmung keine Anwendung."

Die unablässige Agitation der Kollegen, ihr Drängen nach Verkürzung der Sonntagsarbeit war also bereits mit einem nicht unerheblichen Erfolge gekrönt worden. Dieser Erfolg war es, der zu weiterer Arbeit aufmunterte, das Streben nach einer Besserung der Berufsverhältnisse aussichtsvoller erscheinen ließ.

Das lebhaft empfundene Bedürfnis nach dem Ausbau der Organisation hatte inzwischen die Handelshilfsarbeiter veranlaßt, gemeinsam mit den Handlungsgehilfen eine allgemeine Aussprache über Berufsfragen in Form einer Konferenz nach Berlin einzuberufen. Diese fand, wie bereits an anderer Stelle bemerkt, am 11. September 1892 in Berlin statt. Sozialpolitische Punkte standen zwar nicht auf der Tagesordnung dieser Aussprache, es wurde nur ein Antrag angenommen, daß die zu schaffende Agitationskommission folgende Ziele zu erstreben habe:

„1. Weiterer Ausbau der Sonntagsruhe.
2. Verkürzung der täglichen Arbeitszeit 2c."

Die Handelsarbeiter erkannten bald, daß ihnen das neue Gesetz über die Regelung der Sonntagsarbeit wenig nützen würde, solange nicht eine wirksame Kontrolle darüber wachte, daß die diesbezüglichen Bestimmungen von den Geschäftsinhabern auch innegehalten wurden. Es wäre eine solche Ueberwachung eigentlich Sache der Polizei und der staatlichen Aufsichtsbehörde gewesen. Nun kam es leider sehr oft vor, daß die Polizisten die Augen links nahmen, wenn rechts in der Straße am Sonntag ein Laden offen war. Was aber hinter den geschlossenen Rolljalousien während der Ruhezeit am Sonntag geschah, darum kümmerten sich die Behörden erst recht nicht. So blieb denn unseren Kollegen, wollten sie der Vergünstigungen des Gesetzes teilhaftig werden, nichts übrig, als die Selbsthilfe.

Diese Selbsthilfe wurde von den Kollegen in Form von Ueberwachungskommissionen organisiert, die alsbald in allen Orten, in denen die Organisation Fuß gefaßt hatte, mit ihrer segensreichen Tätigkeit einsetzten. In Berlin, Breslau, Leipzig und vielen anderen Orten sah man Sonntag für Sonntag eine verhältnismäßig große Anzahl von Kollegen auf den Straßen, die das Amt der Polizei auf die Gesetzesübertreter zu achten, freiwillig übernommen hatten. Diese harte Arbeit hatte mit der Zeit guten Erfolg, die Zahl der Sonntagsschänder minderte sich und Tausenden von Berufskollegen wurde das Recht auf Sonntagsruhe jetzt wirklich gegeben.

Die lebhafte Agitation der Handelshilfsarbeiter für die Verkürzung der Arbeitszeit in Handelsgeschäften war nachgerade auch nicht unbeachtet geblieben. Die Regierung, oder richtiger gesagt, die „Kommission für Arbeiterstatistik", sah sich veranlaßt, eine amtliche Rundfrage nach dem Stande der Arbeitsverhältnisse im Handelsgewerbe zu veranstalten. Diese Rundfrage erging indessen nur an die Handlungsgehilfen, die Hilfsarbeiter wurden einer Beachtung nicht für wert befunden. Diese Behandlung seitens der herrschenden Klassen war nur geeignet, die Handelsarbeiter mit der Nase darauf zu stoßen, daß sie noch viel mehr schreien müßten, wenn sie ebenfalls an einer gesetzlichen Regelung der Arbeitszeit an Wochentagen partizipieren wollten. Das ließ man sich auch nicht zweimal sagen und in vielen Versammlungen wurde nun die Behandlung der Handelsarbeiter seitens der regierenden Klassen mit dem Erfolge kritisiert und beleuchtet, daß sich die Reihen der organisierten Kollegen mehr und mehr dichteten.

Immer stärker regte sich denn auch das Bedürfnis nach möglichstem Zusammenschluß der einzelnen Organisationen und nach Ausdehnung der Fachvereine auch auf jene Orte, die bisher noch keine Berufsbewegung

aufwiesen. Wollte man durch die Gesetzgebung eine Besserung der Arbeitsverhältnisse herbeiführen, so war es klar, daß solches nur durch einen allgemeinen Druck auf die in Frage kommenden Körperschaften erzielt werden konnte. Dieser Druck mußte aus möglichst vielen Orten erfolgen; das war indes nur herbeizuführen durch entsprechende Ausbreitung der Organisation. So kam man denn zu dem Versuch, eine Verständigung der Kollegenschaften herbeizuführen. Zu diesem Zwecke wurde ein erster Berufskongreß, Pfingsten 1894, nach Halle a. S. einberufen, dessen dritter Punkt der Tagesordnung lautete:

„Stellungnahme zu der von der Reichsregierung geplanten Sozialreform, betreffend die Arbeitsverhältnisse im Handelsgewerbe."

Der Referent zu diesem Punkte entwickelte in großen Zügen die Stellung der Handelsarbeiter zur Reichssozialreform. Große Hoffnungen auf gesetzliche Hilfe wurden zwar nicht gehegt, da man aber derzeit noch kein anderes Mittel zur Hebung der Berufslage wußte, legte man doch auf die Propagierung des gesetzlichen Arbeiterschutzes ein noch größeres Gewicht, als sich dann in der Folge eigentlich rechtfertigte. Die Aussprache über das Referat war eine förmliche Fundgrube dafür, wie die schon vorhandenen Arbeiterschutzgesetze, insbesondere die Sonntagsruhe seitens der Geschäftsinhaber umgangen wurden und wie erschrecklich wenig sich die Behörden um die konsequente Durchführung der Arbeiterschutzbestimmungen kümmerten. Zum erstenmale in der ganzen Berufsbewegung wurde auf dem Hallenser Kongreß durch eine Resolution eine Art sozialpolitisches Programm formuliert und durch einstimmigen Beschluß der ganzen Kollegenschaft Deutschlands als sozialpolitische Richtschnur gegeben. Die Resolution lautete:

„Der am 13., 14. und 15. Mai zu Halle a. S. tagende Kongreß aller im Handelsgewerbe beschäftigten Hilfspersonen stellt mit Rücksicht auf die heutige Zusammensetzung der parlamentarischen Körperschaften, die der Annahme ausreichender Arbeiterschutzgesetze einen vorerst unüberwindlichen Widerstand entgegensetzen, folgende dringende und ohne jede Schwierigkeit durchführbaren Forderungen, im Interesse der Gesundheit, des Familienlebens und der Sicherung vor der ökonomischen Uebermacht der Unternehmer für die von ihm Vertretenen auf:

1. Beschränkung der Arbeitszeit auf 10, der Ladenzeit auf 12 Stunden für sämtliche Werktage.

2. Ausnahmen hiervon sollen für keinen Tag und keinen Geschäftszweig gestattet sein, also auch nicht in der Saison und nicht vor den großen Feiertagen, Weihnachten, Ostern, Pfingsten.

3. Sollten Ausnahmen hiervon gestattet werden, was eine schwere Schädigung der Arbeiter und eine Erschwerung der Kontrolle über die Einhaltung der Arbeitszeit wäre, so müßte zum mindesten gesetzlich festgelegt werden, daß die dann wenigstens auf ein gewisses Maß zu beschränkenden Ueberstunden neben dem Wochen- oder Monatslohn besonders bezahlt werden.

4. Beschränkung der Arbeitszeit der jugendlichen Handelshilfsarbeiter auf täglich 8 Stunden und obligatorischen Fortbildungsunterricht für dieselben, dessen Zeitdauer in diese Arbeitszeit einzurechnen ist.

5. Verbot der Arbeit für Kinder unter 14 Jahren.

6. Die jedem Handelshilfsarbeiter zu gewährende Mittagspause muß mindestens zwei Stunden betragen.

7. Eine Minimalkündigungsfrist von 14 Tagen. Längere Kündigungsfristen sind nur dann zuzulassen wenn sie für beide Teile gleich sind. Auch bei Probeengagements und Aushilfsstellen hat diese gesetzlich festzusetzende Kündigungsfrist einzutreten, wenn dieselben nicht auf genau bestimmte Zeit beschränkt sind.

8. Vollständige Sonntagsruhe.

9. Einsetzung von Handelsinspektoren, die von der Gesamtheit der kaufmännischen Arbeiter zu wählen sind.

10. Aufhebung der verschiedenen Gesindeordnungen und Stellung aller Arbeiter und Arbeiterinnen, ganz gleich, welcher Kategorie, unter die Gewerbeordnung."

Das Arbeitsprogramm der Organisation war, wie wir sehen, in großen Zügen und weitgreifender Bedeutung abgefaßt und es klingt heute noch sehr modern. Eine Organisation, die sich solche weit in die Zukunft greifende praktische Ziele stellte, mußte gedeihen, stand sie doch mit all ihren Arbeiten und Hoffnungen den Herzenswünschen der Berufskollegen sehr nahe. Man muß sich die damaligen Anschauungen der Kollegen vom wirtschaftlichen Kampfe vergegenwärtigen, will man voll ermessen können, was dieses Programm für die Organisation war. Um das Verständnis der Kollegen für die sozialpolitische Tätigkeit der Organisation noch mehr zu fördern, gab der Verband der Geschäftsdiener, Packer und Berufsgenossen eine Broschüre heraus, in der die wirtschaftliche Lage der Kollegen und die Notwendigkeit gesetzlicher Abhilfe nach besten Kräften geschildert wurde. *)

Bei den ersten Erhebungen der Reichskommission für Arbeiterstatistik über Arbeitszeit und Kündigungsfristen im Handelsgewerbe, hatte dann der Berliner Verband der Geschäftsdiener, Packer und Berufsgenossen das umfangreichste Gutachten unter den 20 befragten Korporationen abgegeben. Diese Organisation hatte überhaupt bei den Erhebungen die Führung übernommen. Der amtliche Bericht brachte lange Auszüge aus dem Gutachten des Berliner Verbandes, deren wichtigste wir glauben hier mitteilen zu müssen, um unseren Lesern ein anschauliches Bild über die damalige sozialpolitische Tätigkeit der Berufsorganisation geben zu können. Danach hat der Berliner Verband der Geschäftsdiener, Packer und Berufsgenossen über die Dauer der täglichen Arbeitszeit der Handelshilfsarbeiter und deren Einfluß auf die Gesundheit und das Familienleben derselben so berichtet:

„Ein bis zwei Stunden vor der Oeffnung des Geschäfts hat der Hilfsarbeiter in der Privatwohnung des Prinzipals, welche in den meisten Fällen ziemlich weit von seinem Betriebe entfernt ist, zu erscheinen, um hier die Kleider und Schuhe der ganzen Familie zu reinigen, Lampen und Eßzeug zu putzen, der Köchin das Brennmaterial zu zerkleinern und aus dem Keller 3—4 enge, steile Hintertreppen hoch in die Küche zu expedieren und was dergleichen Arbeiten mehr sind. Ist dieses geschehen, so bekommt man den Schlüsselkasten, um die Geschäftsräume, falls dies nicht abends nach Schluß des Ladens geschieht, vor Ankunft der jungen Leute, wie der übliche Ausdruck lautet, vollständig zu reinigen. Sodann beginnt erst die eigentliche Arbeit im Geschäfte und den Magazinen, Kellern 2c. Diese dauert in den weitaus meisten Fällen fast ununterbrochen. Mittagspausen existieren in der Regel nur nominell, da während derselben, soweit sie überhaupt vorhanden sind, Geschäftsgänge und Privatbesorgungen aller Art gemacht werden müssen, von einer Frühstücks- oder Vesperpause ist überhaupt keine Rede. Wird endlich der Laden geschlossen, dann beginnt für den Geschäftsdiener, Packer 2c. erst recht die Arbeit, entweder müssen nun, falls dies nicht am Morgen geschieht, die Geschäftsräume gereinigt werden, oder die bis zum Postschluß in

*) Ein Beitrag zur Lage und den Organisationsbestrebungen der Hilfsarbeiter im Handelsgewerbe.

der Stadt nicht mehr fertig gebrachten Sendungen für Auswärts müssen um 10—11 Uhr zu den Bahnpostämtern befördert werden, da bekanntlich diese Postämter bis 11 Uhr nachts Pakete annehmen. Ferner sind Bahnkollis, welche der Spediteur am nächsten Morgen abholt, fertig zu packen, sowie auch Waren aus den Magazinen in die Verkaufsräume zu schaffen, damit am nächsten Tage alles sofort bereit liegt. In den Detailgeschäften, welche ohnedies meist am längsten geöffnet sind, müssen nach Schluß des Ladens Pakete für die Stadtkunden nach allen Himmelsrichtungen ausgetragen werden, dabei ist es schon sehr häufig vorgekommen, daß der Geschäftsdiener während der Warenübergabe an die Kunden seitens des Wächters in das Haus eingeschlossen wurde. Die Arbeitszeit der Geschäftsdiener, Packer 2c. ergibt folgedessen eine längere Dauer von durchschnittlich 3—4 Stunden gegenüber derjenigen der Handlungsgehilfen.

In der sogenannten Saison, die im Jahre fast ein halbes Jahr dauert, wird die Arbeitszeit des Haus- und Geschäftsdieners noch weiter ausgedehnt, so daß es vorgekommen ist, daß, als man um 2 oder 3 Uhr früh endlich zur Nachtruhe ging, die Geschäftsdiener den weiten Weg zu ihrer Wohnung scheuten und es vorzogen, in den Magazinen auf Warenballen 3—4 Stunden zu schlafen. Nebenbei ist noch zu bemerken, daß es für unsere Kollegen während der ganzen langen Arbeitszeit kein Müssigstehen hinterm Ladentisch gibt, obwohl wir zur Saison auch sehr häufig als Verkäufer und Kontoristen Verwendung finden, im Gegenteil wird jeder Gehilfe seitens des Chefs besonders beauftragt, dafür Sorge zu tragen, daß der Hausdiener oder Packer zum Faulenzen, wie man sich gerne ausdrückt, keine Zeit hat.

Auch der Schlüsselkasten des Geschäfts spielt in der Dauer der Arbeitszeit des Geschäftsdieners 2c. seine besondere Rolle, da der Herr Chef in den meisten Fällen zu bequem ist, ihn in der Tasche nach Hause zu tragen und der Hilfsarbeiter einfach beauftragt wird, die Schlüssel dem Chef in die, der Wohnung des Kollegen oft gerade entgegengesetzt gelegene Wohnung zu bringen.

Am schlimmsten ist es mit der Arbeitszeit der Handelshilfsarbeiter, die die vielgerühmten Vorzüge des patriarchalischen Arbeitsverhältnisses zu genießen das zweifelhafte Glück haben, bestellt. Besonders in kleineren Städten verfügt der Prinzipal, vermittelst des oben bezeichneten Systems, über die eventuell bleibende freie Zeit des Geschäftsdieners. Man verbietet jedes eigenmächtige Entfernen nach der Arbeit während der ganzen Woche, für den Sonntag werden bestimmte Ausgehstunden festgesetzt, überhaupt ist die Arbeitszeit analog mit der der Dienstboten, dauert daher, abgesehen von dem bißchen freie Zeit am Sonntag, 365 Tage im Jahre."

Der Verein der Markthelfer in Leipzig, aus dem später unsere heutige Verwaltungsstelle hervorgegangen ist, stand ebenfalls schon auf dem Boden der modernen Gewerkschaftsbewegung, seine Bekundungen sind daher ohne Rücksicht auf die Prinzipale abgegeben worden. Die Aeußerungen dieser Berufsorganisation zu den schon bezeichneten Fragen lauteten:

Des Morgens um 5 oder 6 Uhr verläßt der Markthelfer seine weit von der Stadt und seiner Berufstätigkeit liegende Wohnung. Er hat sich dann vielfach nach der Wohnung des Prinzipals zu begeben und dort verschiedene Hausarbeiten zu verrichten, wie z. B. für die Familie Stiefeln zu putzen, Kleider zu reinigen, Kohlen zu tragen. Bei diesen Arbeiten, welche

prompt erledigt werden müssen, hat sich der Markthelfer so einzurichten, daß er beim Oeffnen der Geschäfte pünktlich zur Stelle ist.

Hier beginnt nun die eigentliche Berufstätigkeit, welche hauptsächlich darin besteht, in schlecht gelüfteten Niederlagen, auf Höfen oder sonst in einer Ecke des Geschäftslokals, welche ohne jede Ventilation, und nur von Gas, Petroleum oder Talglicht erleuchtet wird, zu arbeiten. Des Mittags wird eine angebliche Pause von etwa einer Stunde gewährt, welche aber durch Fortbringen von Post- und anderen Paketen beschnitten, zum Teil auch ganz aufgehoben wird. Nach üblichem Brauch werden die Kommissionen immer erst gegen Abend notiert und zum Versand fertig gemacht, wodurch für den Markthelfer die Schwierigkeit entsteht, die abzusendenden Pakete erst spät zur Post bringen zu können, und hier muß er oft bis abends 9 Uhr verweilen. Hiernach hat er noch mitunter Pakete zur Ortskundschaft zu tragen und endlich die im Verschluß befindlichen Geschäftsschlüssel nach der Wohnung des Prinzipals zu bringen. Außerdem werden in Saison- und Meßzeiten die Geschäfte früher als gewöhnlich geöffnet und dann bis nachts 11—3 Uhr gearbeitet, wofür es eine Entschädigung nicht gibt. Ferner hat der Markthelfer Sonntags im allgemeinen dieselben häuslichen Arbeiten zu verrichten wie an den Wochentagen, außerdem aber die Briefträger abzuwarten und die Briefe nach der Wohnung des Prinzipals zu bringen, wo der Letztere, soweit es sich um Hauptgeschäfte handelt, entscheidet, ob in das Geschäft gegangen wird oder nicht. Im bejahenden Falle werden Postpakete erledigt und verpackt, welche der Markthelfer nachmittags zwischen 5—7 Uhr zur Post zu bringen hat. Hierdurch ist es erklärlich, daß der Markthelfer eine Sonntagspause überhaupt nicht hat und wenn andere Menschen mit ihren Familien sich im Sommer an der schönen Natur ergötzen, muß der Markthelfer Pakete zur Post tragen."

Der Verband der Geschäftsdiener, Packer und Berufsgenossen zu Berlin gab des ferneren sein Gutachten über die gesundheitliche Schädigung der betroffenen Handelshilfsarbeiter durch die lange Arbeitszeit, resp. die den Anforderungen der modernen Hygiene in keiner Weise entsprechenden Arbeits- und Packräume dahingehend ab:

„In Drogen-, Farben-, Tabak- und Pelzwarengeschäften 2c. ist es der giftige, gesundheitsschädliche Staub, den man, da meistens jede Ventilation der Arbeitsräume fehlt, gezwungen ist, die ganze Dauer der Arbeitszeit einzuatmen. Ferner sind viele Arbeitsräume, besonders Magazine und Keller, gepflastert, oft wird auch in der Einfahrt, im Hausflur oder in einem notdürftigen Bretterverschlag gepackt, eines unserer Mitglieder äußert sich darüber folgendermaßen:

„Da wir keinen geschlossenen Packraum haben, sondern einen Hof, der in der Ecke mit 6 Quadratmeter Leinwandplan überzogen ist, wo von drei Seiten der Wind und Regen lustig durchblasen tut und selbiger Hof noch nicht einmal gepflastert ist, so würden wir also bei jeder Witterung auf bloßer Erde stehen, wenn wir uns kein Stroh unter die Füße legen könnten; da aber das Wasser vom Regen ungehindert unter den Plan kommt, so ist stets das unterste Stroh total verfault, so daß wir dabei immer kalte und nasse Füße bekommen. Am schönsten ist es im Winter bei 10—15 Grad Kälte mit blaugefrorenen und steifen Fingern Eisenwaren einzupacken. Unsereiner muß dann zur Schnapsflasche greifen, um seinen Körper arbeitsfähig zu erhalten. Wird es zu kalt, dann werden wir auf einen kleinen Flur geschickt; sowie Leute dann die Tür aufmachen, pfeift der Wind

uns um die Ohren." In den Kellern der Weinhandlungen steht oft Grundwasser, die Wände triefen vor Nässe und bildet sich der sogenannte Schwamm. Die ganze Dauer der Geschäftszeit brennt Gas- oder übelriechendes Petroleumlicht; überdies verbreitet die in vielen Geschäften noch übliche Lackocherei zur Versiegelung der Weinflaschen einen unerträglichen Geruch, trotzdem darf nicht ventiliert werden, im Sommer, weil es dann für den Wein zu heiß, im Winter zu kalt wäre. Daß der Aufenthalt in den geschilderten Arbeitsräumen, je länger er dauert desto schädlicher für die Gesundheit sein muß, liegt klar."

Auf die Schädlichkeit der Einatmung des Staubes wies auch die Freie Vereinigung der Getreideträger Berlins hin.

Desgleichen legte sich die Berliner Organisation für die jugendlichen Berufskollegen stramm ins Zeug. Die Jugend, die von jeher seitens des kaufmännischen Unternehmertums als willkommenstes Ausbeutungsobjekt ausgenützt wurde, sollte stärkeren Schutz erhalten, wie die erwachsene Handelshilfsarbeiterschaft. Die Verhältnisse unter denen die Berufsjugend lebt, wurden der Reichskommission für Arbeiterstatistik wie folgt geschildert:

„Die Arbeitszeit der Laufburschen unter 16 Jahren weist dieselbe Dauer wie die der erwachsenen Geschäftsdiener auf, aber die Folgen sind weit schlimmere. Der jugendliche Hilfsarbeiter wird in den meisten Geschäften zu Botengängen, Paketaustragen 2c. verwendet. Um den entsprechend höheren Lohn eines erwachsenen Geschäftsdieners zum größeren Teile zu sparen und um willige Arbeitskräfte zu haben, die sich jede, wenn auch noch so schlechte Behandlung gefallen lassen müssen, beschäftigt ein großer Prozentsatz von Handelstreibenden am liebsten kaum, in manchen Fällen noch nicht einmal der Schule entwachsene Kinder. Die ganze bereits bezeichnete Arbeitszeit durcheilt, an den, vielfach für die noch schwachen, sich erst entwickeln sollenden Kräfte überlasteten Handwagen gespannt, oder mit einer Tragelast am Rücken, die einem Erwachsenen zu schaffen machen würde, der sogenannte Laufbursche die Straßen der Stadt beschleunigten Schrittes, um nicht wegen zu langen Ausbleibens vom Prinzipal gerügt zu werden.

Der jugendliche Körper nimmt infolge der häufigen Ueberanstrengungen schon frühzeitig eine gekrümmte Stellung an. Die frühzeitig überspannten Kräfte versagen dementsprechend vor der Zeit.

Die militärischen Aushebungsbehörden werden bestätigen, daß man unter den von Jugend auf als Hausdiener 2c. tätigen Stellungspflichtigen blutwenig wirklich brauchbare Leute findet, respektive, daß solche Personen, wenn auch scheinbar körperlich entwickelt, so doch auf die Dauer, infolge ihrer Gebrechlichkeit und Schwäche, dem anstrengenden Militärdienst nicht Genüge leisten können.

Schon früh wird durch die lange Arbeitszeit und unregelmäßige Lebensweise der Keim verschiedener Krankheiten, als Lungentuberkulose, Rheumatismus, Magenleiden 2c. gelegt, die Folgen zeigen sich in den meisten Fällen freilich erst oft im späteren Alter, dann aber desto intensiver. Die lange Arbeitszeit entfremdet ferner den jugendlichen Hilfsarbeiter seinen Eltern, seiner Familie. Von einer in diesem Alter doch noch so notwendigen Erziehung, von einem elterlichen Einfluß, ist keine Rede mehr. Zum Besuch einer Fortbildungsschule bleibt keine Zeit, zum Studieren guter anregender Lektüre fehlt nicht nur die

Zeit, sondern auch die Lust, da das Denkvermögen infolge der übermäßigen körperlichen Anstrengungen gänzlich abgespannt ist und daher keinem höheren Streben zugänglich sein kann.

Weitere Folgen sind allzuhäufiger Genuß geistiger Getränke und übermäßiges Tabakrauchen als Reizmittel für die abgespannten Sinne, kurz und gut, frühzeitige geistige, physische und moralische Verkommenheit."

Ebenso treffend wurden seitens des Berliner Verbandes die nachteiligen Folgen für das Familienleben geschildert, welche die lange Dauer der Arbeitszeit für die Handelsarbeiter im Gefolge hat.

„Dem jugendlichen Arbeiter wie dem Familienvater wird infolge der langen, alle Kräfte aufreibenden Arbeitszeit jede Lust und Freude zum häuslichen Herde, insofern überhaupt unter den heutigen Verhältnissen von einem solchen noch die Rede sein kann, verleidet. Der Familienvater muß am frühen Morgen, wenn seine Kleinen noch schlafen, zur Arbeit und kehrt erst zurück, wenn diese bereits schon lange wieder zu Bette gebracht sind, nur Sonntags, und dies bei der laxen Handhabung des gegenwärtigen Gesetzes oft nur kurze Zeit, ist es ihm gestattet, im Kreise der Seinen zu verweilen. Es ist daher nicht zu verwundern, wenn der die ganze Woche bei einer unmäßig langen Arbeitszeit sich abrackernde Geschäftsdiener am Sonntag Trost über seine wirtschaftliche Lage beim Glase Branntwein in der Budike sucht, um sich und seine Familie, bei den obendrein kargen Löhnen, über ein Dahinvegetieren, von Leben kann unter diesen Umständen keine Rede sein, vermittelst Alkoholgenuß oder geisttötenden Kartenspiels hinwegzutäuschen.

Die unmittelbarsten Folgen dieser Zustände machen sich im allgemeinen in der sukzessiven Zerstörung des Familienlebens der Handelshilfsarbeiter sehr deutlich bemerkbar. Durch seine lange Tätigkeit im Geschäfte bleibt dem Geschäftsdiener, Packer 2c. auch nicht die geringste übrige Zeit, sich mit der Erziehung seiner Kinder zu befassen, er verliert nach und nach jedes Interesse an dem Wohle seiner Familie. Die Frau des Geschäftsdieners muß aber auch auf irgend eine Art mitverdienen helfen, weil der Lohn des Mannes in den meisten Fällen nicht einmal für die notwendigsten Bedürfnisse reicht, auch sie hat daher keine Zeit, sich mit der Erziehung der Kinder abzugeben. Diese bleiben also in frühester Jugend schon ihrem eigenen Schicksal überlassen, was sozusagen ihre geistige und leibliche Degenerierung von vornherein bedingt. Ueber die Folgen der Verwahrlosung der Kinder in den frühesten Jugendjahren wird wohl jeder Pädagoge oder Schullehrer die beste Auskunft geben können."

Mit aller Tatkraft und Energie ist die bezeichnete Berufsorganisation auch für die gesetzliche Regelung der Arbeitszeit für die Handelshilfsarbeiter eingetreten. Es war dies ja auch die Konsequenz der vorstehenden Schilderungen der Arbeitsverhältnisse im Handelsgewerbe. Das Gutachten besagt darüber:

„Eine gesetzliche Maximaldauer der Arbeitszeit in allen Handelsgeschäften ohne Unterschied der Branche ist durchführbar, weder die Interessen des kaufenden Publikums, noch die der Prinzipale würden dadurch geschädigt. Heute ist es nur die leidige Konkurrenz, die den einzelnen Kaufmann zwingt, seinen Laden, dem Partner zum Trotz, möglichst lange offen zu halten, die vorhandene Arbeit könnte leicht, falls mehr Arbeitskräfte eingestellt würden, zu einer bestimmten Zeit erledigt sein. Daß die Konsumenten sich im Ernstfalle daran gewöhnen, ihren Bedarf zu bestimmten Stunden des Tages zu decken, dafür liefert den

besten Beweis die beschränkte Ladenzeit am Sonntage, in die sich das kaufende Publikum bereits recht gut einfindet. Klagen über die Sonntagsruhe sind seitens der Konsumenten fast gar nicht mehr zu hören. Wer Geld hat, um seine Bedürfnisse zu decken, der kauft bei einer kürzeren Ladenzeit genau so viel wie bei der längeren, wer aber kein Geld hat, der kann auch nichts kaufen und sollte die Ladenzeit 24 Stunden täglich dauern. Die in manchen Geschäften eingeführte englische Arbeitszeit spricht ebenfalls für die Möglichkeit früheren Geschäftsschlusses, ohne Schädigung der Interessen der Betriebsinhaber oder des Publikums. Weiteres spricht für die Durchführbarkeit einer gesetzlichen Beschränkung die Tatsache, daß an mosaischen Feiertagen eine ganze Anzahl von Geschäften 2—3 Tage mitten in der Woche geschlossen sind. Uebrigens gibt es einzelne Handelsbetriebe aus den verschiedensten Branchen, die trotz der Konkurrenz eine 10 stündige Ladenzeit, damit ist aber nicht gesagt Arbeitszeit, eingeführt haben und dabei recht gut, in den meisten Fällen aber besser florieren, als Betriebe mit langer Ladenzeit. Der Einwand, daß durch eine Verkürzung der Arbeitszeit der Handelsangestellte weniger verdienen würde, fällt von vornherein, da Ueberstunden mit verschwindenden Ausnahmen überhaupt nicht bezahlt werden."

Der Verein hielt denn auch die 10 stündige Arbeitszeit in erster Linie durch Schluß des Ladens, außerdem auch durch Ablösung für durchführbar. In dieser Beziehung machte er geltend:

„Unserer Ueberzeugung nach bestehen, wie bereits oben ausgeführt, für beschränkte Ladenzeit keine Hindernisse. Sollte aber eine gesetzliche Beschränkung der Ladenzeit nicht stattfinden, so ist immerhin eine gesetzliche Regelung der Arbeitszeit dennoch durch Ablösung der Geschäftsdiener, Packer 2c. durchführbar und würde schon dadurch wieder eine größere Zahl von Arbeitslosen Beschäftigung finden können. Als Hindernis der Ablösung könnte nur seitens der Chefs angeführt werden, daß die Ablösungsarbeitskräfte bezahlt werden müßten, während jetzt der Geschäftsdiener, Packer in den meisten Fällen umsonst, selten für 30 Pf. Abendbrot, 5, 6 und mehr Ueberstunden in und nach der Saison arbeiten muß. Dieses einzige nur von seiten der Betriebsinhaber als solches erwägenswerte Hindernis, kann unserer Ansicht nach die Gesetzgebung nicht als maßgebenden Einwand anerkennen, andere Hindernisse der Ablösung existieren aber faktisch nicht."

Diese hier vorgetragenen Anschauungen waren anfangs der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts durchaus noch nicht Gemeingut der Berufskollegenschaft. Vielmehr war man noch in weiten Berufskreisen der Meinung, daß eine gesetzliche Beschränkung der Arbeitszeit im Handelsgewerbe aus den verschiedensten Gründen nicht gut möglich sei; verschiedene der damals befragten lokalen Berufsvereine trugen solche Anschauungen vor, so auch, und zwar am prägnantesten, die „Krankenkasse der Bremer Weinarbeiter", deren Mitglieder heute zum größten Teile dem Deutschen Transportarbeiter-Verbande angehören, die damals aber noch nicht die Ausbeutung ihrer Arbeitskraft durch Gesetz beschränkt sehen wollten. Ihr Gutachten lautete daher auch demgemäß:

„Für uns liegt ein Bedürfnis nicht vor, eine gesetzliche Regelung in dem aus den Fragen hervorgehenden Sinne vorzunehmen. Sagte derzeit ein geflügeltes Wort von einem „Recht auf Arbeit", so dürfte man wohl mit demselben Rechte die Bitte aussprechen: man wolle uns die Gelegenheit zur Arbeit nicht verkümmern, und gerade im kauf-

männischen Geschäfte kommen wochen- ja monatelang sogenannte flaue Zeiten vor, der Kaufmann will sich aber — sei es im Geschäftsinteresse, sei es aus Menschlichkeit — seinen Stamm Arbeiter erhalten, er zahlt die Löhne, ohne daß die Arbeiter ihm wesentlich nützen, und da sind wir der Meinung, daß in flotten Zeiten der Arbeiter gerne die Scharte wieder auswetzt durch regen Fleiß, wie auch, wenn es sein muß, durch Ueberstunden.

Sollte hier nun gesetzlich eingegriffen und verboten werden, über eine bestimmte Anzahl von Stunden hinaus arbeiten zu dürfen, so dürfte dieses für den Arbeiter wohl nicht von Vorteil sein. Ein altes Sprichwort sagt: „Man muß das Eisen schmieden, wenn es warm ist", und so darf man wohl auch hier sagen: man muß arbeiten, wenn die Gelegenheit dazu da ist. Auch können wir nicht annehmen, daß, wenn die Arbeitszeit verkürzt werden sollte, wir nicht auch an unserem Verdienste eine Einbuße erleiden würden, denn man kann doch niemanden zumuten, daß er mehr bezahlt wie die Leistung wert ist.

Wir bitten also, uns die Gelegenheit zur Arbeit nicht schmälern zu wollen! Sollte jedoch gesetzlich eingegriffen werden, so bitten wir die in Frage 4 beregten Ausnahmen möglichst weitgehend fassen zu wollen."

Ein solches Gutachten würden die Bremer Weinarbeiter heute sicherlich nicht mehr abgeben. Ganz anders hat sich damals schon, recht erfreulicherweise, die älteste Berufsorganisation, der Verein Berliner Hausdiener zur Frage der gesetzlichen Regelung der Arbeitszeit gestellt, dies, obwohl er politisch durchaus farblos sein wollte und es auch war, und in anderen Berufsfragen oft recht weit rechts stand. Sein Gutachten in beregter Sache ist wirklich interessant genug, um wert zu sein, es hier der Nachwelt wiederzugeben:

„Bei gutem Willen der Prinzipale oder deren Bevollmächtigten ist es sehr leicht durchführbar, eine Arbeitszeit von 8 Stunden für jugendliche und 10 Stunden für erwachsene Personen durchzuführen, ohne daß den Arbeitgebern irgend welche Nachteile erwachsen; im Gegenteil, wenn das gesamte Personal die einzuführende gesetzlich geregelte Arbeitszeit wahrnimmt, eine Ersparnis bei Licht, Heizung, unnötige Pferdebahn- und Droschkenfahrten nach den Bahnhöfen 2c. herauskommen; als Beispiel gelten einige größere Geschäfte, woselbst vor den großen Festen, außer 8 Tage vor Weihnachten, nicht länger als von 8—8 Uhr bei zweistündiger Mittagspause, sowie kurze Frühstücks- und Vesperzeit gearbeitet wird, auch haben viele eine vollständige Sonntagsruhe bestehen, während in vielen Geschäften des Vormittags, auch selbst bis in den halben Nachmittagen, fast gar nichts erledigt wird und die Arbeiten sich folgedessen bis zum Abend anhäufen, wodurch die Post unerquicklich überfüllt und den Beamten wie den Hausdienern eine oft unerträgliche Arbeit bereitet wird. In derartigen Geschäften besteht auch die Sonntagsarbeit des Hausdieners fast meistens in privaten Arbeiten, wenn nicht für die Prinzipale, dann für die höher Angestellten."

Die übrigen Arbeitnehmer-Vertretungen, mit Ausnahme des Vereins der Hausknechte und Komtorboten Hamburgs von 1890, beantragten für jugendliche Arbeiter eine Maximalarbeitszeit von 8 Stunden festzusetzen; der erwähnte Hamburger Verein sprach sich für eine 6 stündige Arbeitszeit aus. In die 8 stündige Arbeitszeit wollte der Verband der Geschäftsdiener, Packer und Berufsgenossen zu Berlin und der Verein der Markthelfer und verwandten Berufszweige für Leipzig die für den Besuch der Fort-

bildungsschule etwa erforderlichen Stunden eingerechnet wissen. Der erstgenannte Verein und eine Versammlung aller im Handelsgewerbe beschäftigten Hilfsarbeiter zu Frankfurt a. M. wollten außerdem diese Arbeitszeit auch noch für Personen unter 18 Jahren festgesetzt sehen, weil, wie die in Rede stehende Berliner Vertretung bemerkt, „Personen unter 18 Jahren überhaupt nicht zur Arbeit, sondern in die Schule gehörten."

Auch die Hintertüren aller Drückeberger und ihrer Freunde, die Ausnahmebestimmungen wurden seitens der Berliner Organisation mit allem Nachdruck bekämpft. Die organisierten Kollegen waren schon damals, ebenso wie sie es heute auf Grund der inzwischen gemachten Erfahrungen sind, überzeugt, daß eine gesetzliche Regelung der Arbeitszeit mit Ausnahmen, ein Wasserbehälter mit durchlöchertem Boden sei, ein Ding, das der polizeilichen Willkür und Rücksicht Türen und Tore sperrangelweit öffnen müsse. So ist es schließlich ja denn auch gekommen, was man damals weitausschauend, Personen und Dinge richtig einschätzend, vorausgesagt hatte:

„Wenn Ausnahmen, und seien sie noch so gering, behördlicherseits zu verschiedenen Zeiten gestattet würden, so wäre dadurch, selbst wenn diese Ausnahmen beschränkt sind, die Kontrolle der Aufsichtsbehörde, infolge der eigenartigen Verhältnisse im Handelsbetriebe, ganz besonders erschwert und dem Kaufmann würde es dadurch leicht gemacht, dem Gesetze ein Schnippchen zu schlagen. Daß derartige Ausnahmen dem Unternehmer die Mittel an die Hand geben, gesetzliche Bestimmungen teilweise illusorisch zu machen, darüber sind sich alle Gewerbe-Inspektoren in ihren Berichten einig.

Ausnahmen, nur einzelne Verkaufszweige betreffend, würden außerdem niemals praktisch durchführbar sein, weil die weitaus größere Mehrzahl der Handelsbetriebe, besonders in kleineren Orten, nicht Spezialgeschäfte, sondern Gemischtwarenhandlungen sind, die zugleich Konfektions-, Kolonial-, Kurzwaren, Tabak, Papier- und Butterwaren führen. Kann das Arbeitspensum zu bestimmten Zeiten von dem ständigen Personal nicht bewältigt werden, so ist dem leicht und schnell, durch Einstellung von Aushilfskräften, die zu jeder Zeit, besonders aber für unseren Beruf, da derselbe nicht erst gelernt zu werden braucht, zur Genüge vorhanden sind, abzuhelfen.

Sollten dennoch in einem eventuellen Gesetze, die Beschränkung der Arbeitszeit im Handelsgewerbe betreffend, Ausnahmen, d. h. längere Arbeitsdauer zu bestimmten Zeiten als zulässig erkannt werden, so wäre im Gesetze ein Passus zu schaffen, der dem Handelshilfsarbeiter die Bezahlung der Ueberstunden garantiert, und zwar in der zweifachen Höhe des Stundenlohnes am Tage."

Das Eintreten unserer Lokalorganisationen für die gesetzliche Regelung der Mittagspausen der Handelsarbeiter ist später bekanntlich von Erfolg begleitet gewesen. Wir wollen darüber hier nur kurz anführen, was diesbezüglich die „Freie Vereinigung der Breslauer Haus- und Comptordiener", die Vorläuferin unserer jetzigen Breslauer Verwaltungsstelle, gesagt hat:

„Es ist dringend erwünscht, daß für Hausdiener 2c. eine Mittagspause von mindestens 1½ Stunden gesetzlich festgesetzt wird, da in den meisten Fällen die Entfernung der Wohnung des Hausdieners vom Geschäftslokal eine so große ist, daß es ihm in einer kürzeren Zeit nicht möglich wäre, sein Mittagbrot im Familienkreise einzunehmen; außerdem ist die Mittagspause die einzige Gelegenheit, wo es dem Hausdiener vergönnt ist, im

Kreise seiner Familie zu verkehren und seinen erziehlichen Pflichten nachzukommen."

Den damaligen Verhältnissen entsprechend äußerte sich der genannte Berliner Verband zu der Frage der Kündigungsfristen im Handelsgewerbe. Während heute die große Masse der Berufskollegen auf irgend welche Kündigungsfrist gerne verzichtet, zumal ihr eine solche bei etwaigen Lohnkämpfen nur ein Hindernis sein kann, war man zu damaliger Zeit noch ganz anderer Anschauung. Es ist daher nicht zu verwundern, wenn die Gutachten so lauteten:

„Die gesetzliche Regelung der Kündigungsfrist haben also 9 (von 14) Prinzipalvereinen und 18 (von 19) Arbeitnehmer-Vertretungen für empfehlenswert erklärt. Ausführlicher haben sich in dieser Beziehung der Verband der Geschäftsdiener, Packer und Berufsgenossen zu Berlin und der Verein der Markthelfer und Berufsgenossen zu Leipzig geäußert. Der erstere führt aus:

„Obwohl wir prinzipiell Stellung der Geschäftsdiener 2c. unter die Gewerbeordnung verlangen, so empfiehlt sich doch hierbei, die Kündigungsfristen der Hilfsarbeiter im Handelsgewerbe unabhängig von dieser gesetzlich zu regeln, oder für diese Arbeiter in der Gewerbeordnungsnovelle bezüglich der Kündigungsfristen einen Passus einzufügen, und zwar aus folgenden Gründen:

„Die heute übliche freie Vereinbarung zwischen Unternehmer und Arbeiter wird vielfach, wir verweisen hierbei auf die verschiedenartigsten Fälle, welche bei der Kammer VII des Berliner Gewerbegerichts anhängig gemacht wurden, seitens der Prinzipale nicht als bindend betrachtet, wodurch der Geschäftsdiener als Familienvater schwer geschädigt ist, da er im Falle einer plötzlichen Entlassung ratlos dasteht."

Der erwähnte Leipziger Verein erklärt:

„Die gesetzliche Regelung der Kündigungsfristen der Markthelfer ist schon deshalb erforderlich, weil zurzeit ein bestimmtes Gesetz überhaupt nicht existiert, nach welchem dieselben vom ordentlichen Richter gegebenen Falles beurteilt werden können und zwar deshalb, weil in dieser Hinsicht die Markthelfer zwischen Gewerbeordnung und Handelsgesetz stehen. Dieselben werden zwar hierorts zum größten Teil vom Gewerbegericht abgeurteilt. Es sind anderenteils aber auch Fälle vorgekommen, wo sich das Gewerbegericht für inkompetent erklärt, und die Sache dem Amtsgericht zur Entscheidung überwiesen hat, von welchem die fraglichen Personen nach der Gesindeordnung abgeurteilt wurden. Es wird daher wünschenswert, daß die Markthelfer der Gewerbeordnung zu unterstellen sind."

Alle diese wohldurchdachten und auf tatsächlichen Verhältnissen basierenden Gutachten legen beredtes Zeugnis ab dafür, wie die moderne Organisation von allem Anfang an bestrebt war, den sozialpolitischen Amtsschimmel vorwärts zu treiben und für die Kollegenschaft eine möglichst weitgehende gesetzliche Regelung der Arbeitsverhältnisse zu erkämpfen.

Diesen nimmerrastenden Bemühungen ist denn ja schließlich ein Erfolg in der Gewerbenovelle vom Jahre 1900, wenn auch nicht in dem erwünschten Umfange, geworden. Besagte Novelle, die der Handelsarbeiterschaft den 9 Uhr-Ladenschluß, die 10- und 11 stündige ununterbrochene Ruhepause und die Regelung der Mittagspausen brachte, ist auf den oben angeführten Gutachten unserer jungen Organisation begründet gewesen.

Die Gutachten veranlaßten die Reichskommission für Arbeiterstatistik, drei unserer Kollegen vor ihr Forum zu laden, um ihre Ansicht darüber zu hören, wie die Erhebungen weiter ausgestaltet wer-

den sollten. Daraufhin wurde seitens genannter Kommission beschlossen, noch 12 Berufskollegen über die Arbeitsverhältnisse im Handelsgewerbe persönlich zu vernehmen.

Eine Episode glauben wir hierzu noch erwähnen zu müssen. Der freisinnige Oberführer Herr Eugen Richter sel. Angedenkens schrieb damals in seiner „Freisinnigen Zeitung": „Die Erhebungen sind auf Veranlassung einer sozialdemokratischen Vereinigung in Berlin beschlossen worden." Der Mann mußte es ja wissen, und solches Zeugnis eines bissigen Gegners ist für unsere Organisation recht wertvoll.

Die rege Tätigkeit der Organisation für die Sonntagsruhe war inzwischen auch nicht eingeschlafen; am 15. Juni 1894 war in Berlin eine Kommission zur Ueberwachung der Geschäfte auf Innehaltung der gesetzlichen Bestimmungen über die Sonntagsruhe gewählt worden, die sofort ihre fruchtbringende Tätigkeit begann. Die Geschäftsinhaber konnten dutzendweise als Gesetzesübertreter festgestellt werden und die eifrigen Kommissionsmitglieder hatten Zeugentermin über Zeugentermin in Moabit wahrzunehmen. Selbst die Richter, Fleisch vom Fleische der Bourgeoisie, wollten das edle aufopferungsvolle Bestreben unserer Kollegen, den Handelsarbeitern die Sonntagsruhe zu sichern, vielfach nicht einsehen und behandelten diese als lästige Denunzianten, was freilich unsere wackeren Kämpfer nicht abzuhalten vermochte, auch fernerhin ihre volle Schuldigkeit zu tun. Damit war aber die sozialpolitische Tätigkeit der Organisation noch durchaus nicht zur Ruhe gekommen. Bei den amtlichen Erhebungen über die Arbeitsverhältnisse im Handelsgewerbe hatte man die Engrosgeschäfte sowohl wie die Speditionsbetriebe übergangen. Grund dessen beschloß die Berliner Organisation durch Veranlassung eigener Fragebogen über die Arbeitsverhältnisse in diesen Branchen Material zu sammeln, um auf dieser Basis entsprechende weitere amtliche Erhebungen zu veranlassen. Die Breslauer Kollegen beschlossen am 12. August 1894 in einer außerordentlich gut besuchten öffentlichen Versammlung, folgende Resolution zu dieser Frage:

„Die heutige öffentliche Versammlung der Haushälter, Kutscher, Speditionsarbeiter und verwandter Berufsgenossen hat mit Bedauern vernommen, daß bei den Erhebungen im Handelsgewerbe nur die Ladengeschäfte berücksichtigt werden sollen. Die Versammlung ersucht die Reichskommission, die Erhebungen auch auf die Engros- und Speditionsgeschäfte auszudehnen. Die Arbeitsverhältnisse in diesen Berufen bedürfen genau so dringend einer gesetzlichen Regelung, wie die der Ladengeschäfte.

Insbesondere ist hierbei zu bedenken, daß Engros- und Detailverkauf vielfach in einer Firma vertreten sind und die Grenze schwer festzustellen ist, wo das eine oder das andere beginnt oder aufhört, dadurch aber die Umgehung eventl. gesetzlicher Vorschriften erleichtert und die Ausführung der Gesetzesbestimmungen erschwert wird. Die Versammlung erlaubt sich deshalb, dringend zu ersuchen die genannten Gewerbe gleichzeitig zu berücksichtigen."

Versammlungen der Berufskollegen in Fürth, Nürnberg, München, Hannover, Hamburg, Kiel und anderen Orten faßten inhaltlich gleiche oder ähnliche Resolutionen.

Vom 10.—17. November 1894 fanden dann die Vernehmungen der von der Reichskommission geladenen Auskunftspersonen vor dieser statt. Von den 10 hierselbst vorgeladenen Berufskollegen gehörten nur 2 unseren Lokalorganisationen, die übrigen 8 aber blauen, gelben und farblosen Vereinen an. Vor der Kommission selbst gab es ein scharfes Renkontre zwischen unserem Leipziger Kollegen Konrad und dem Vertreter des dortigen Buchhändler-Markthelfer-

Vereins Leipnitz, welch letzterer die Arbeitsverhältnisse im Buchhandel in rosaschönen Farben schilderte, während unser Vertreter mit der Wahrheit durchaus nicht hinter dem Berge hielt. Unserem Vertreter stand so gewichtiges Material zur Seite, daß seine Ausführungen allseitig Glauben finden mußten, wodurch der Prinzipalsliebling und Schönfärber Leipnitz ins Hintertreffen geriet. So war es auch hier wieder nur der Aufklärung unserer Organisation zu danken, wenn die Reichskommission für Arbeiterstatistik die ungeschminkte Wahrheit über die Arbeitsverhältnisse im Handelsgewerbe erfuhr.

Im Jahre 1895 schien es, als ob die junge Sonntagsruhe wieder teilweise aufgehoben werden sollte; ein Erlaß des Ministers für Handel und Gewerbe ließ derartige Beschränkungen vermuten. Unsere Kollegenschaft war sofort auf dem Posten, um diesen Schlag abzuwehren. Eine öffentliche Versammlung der Berufskollegen in Braunschweig erhob diesbezüglich folgende Protestresolution zum Beschluß:

„Die heute im „Sächsischen Hof" tagende gut besuchte Versammlung hat Kenntnis genommen von dem Erlaß des Ministers für Handel und Gewerbe, welcher sich auf eine eventuelle Aenderung der Sonntagsruhe bezieht und auf eine Erweiterung der sonntäglichen Arbeiten hinzielt. Die Versammlung wird mit allen der Arbeiterschaft zur Verfügung stehenden gesetzlichen Mitteln einer Verlängerung der Arbeitszeit an Sonn- und Festtagen entgegentreten, dagegen eine Verlängerung der Sonntagsruhe, einen eventuell gänzlich freien Sonntag nach Kräften unterstützen. Die Versammlung erwartet, daß die hiesigen Vertreter der Kaufmannschaft diese Beschlüsse, die nicht nur von den Handelsangestellten, sondern auch dem weit größten Teil der Konsumenten ausgehen, nicht außer Acht lassen, und bei der nächsten Beratung in der Handelskammer ihr Votum darüber abgeben."

Sachlich damit übereinstimmende Agitation trieben alle organisierten Kollegen in den übrigen Städten. Die Breslauer Kollegen nahmen am 1. August 1895 Gelegenheit, gegen einige Verschlechterungen und Einengungen der Sonntagsruhe anzukämpfen, die von den dortigen Behörden ausgegangen waren. Der diesbezügliche Beschluß hatte folgenden Wortlaut:

„Die heute, im Saale des „Deutschen Kronprinzen" tagende, von Handelsangestellten aller Branchen besuchte Versammlung, kann die Notwendigkeit, die Geschäftsstunden aus Anlaß eines Festes des hiesigen Kriegervereins am Sonntag, den 4. August, bis abends 7 Uhr auszudehnen, nicht anerkennen und betrachtet diese Verfügung, durch eine so wenig bedeutungsvolle Ursache begründet, als eine ganz empfindliche Verkürzung der gesetzlich gewährleisteten Sonntagsruhe. Die Versammlung richtet daher an den Regierungspräsidenten das Ersuchen, vorgenannte Verfügung aufzuheben und bei ähnlichen Fällen den Antragstellern nicht stattzugeben, eventuell mindestens aber auch die Handelsangestellten zu berücksichtigen und um Gutachten zu befragen.

Bezugnehmend auf eine Bekanntmachung des hiesigen Polizeipräsidenten, betreffend Erhebungen darüber, ob es notwendig erscheine, die Zeit an Sonntagen von 3—4 Uhr nachmittags als Verkaufsstunden für die Manufakturbranchen zu geben, ersucht die heutige Versammlung den Ressortminister, keinerlei Veränderungen, d. h. Verkürzungen in dieser Weise zuzulassen, dagegen den Polizeibehörden aufzugeben, strenger als bisher auf die Durchführung der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen zu achten, da immer noch, trotz dreijährigem Bestehen dieses Gesetzes,

Handelsangestellte und speziell Hausdiener und Kutscher in den Stunden der gesetzlichen Sonntagsruhe beschäftigt werden."

All diese Sicherungstätigkeit der organisierten Kollegenschaft verfehlte ihren Zweck nicht, es gelang, die Anschläge der Ausbeuter auf die Sonntagsruhe unwirksam zu machen, dieser selbst mehr und mehr Bürgerrecht zu verschaffen. Was wäre wohl aus dem bißchen gesetzlicher Sonntagsruhe geworden, wenn die organisierten Handelsarbeiter nicht mit Argusaugen über ihre Durchführung Tag und Nacht gewacht hätten? Sie wäre sicherlich eine Reform auf dem Papier geblieben und kein Hahn hätte danach gekräht, wenn sie mit der Zeit wieder gänzlich vergessen worden wäre. Unsere Gegenwart dankt die Erhaltung der Sonntagsruhe lediglich der nimmerrastenden Tätigkeit der organisierten Kollegenschaft. Von der Sonntagsruhe gilt der schöne Satz: „Was von den Vätern ererbt du hast, erwirb es, um es zu besitzen." Alle die für die Sonntagsruhe aufgewandte Arbeit hatte schließlich den sichtbaren Erfolg, daß die Oberpräsidenten in Preußen durch ministeriellen Erlaß angewiesen wurden, fortan für eine strengere Durchführung der reichsgesetzlichen Bestimmungen über die Sonntagsruhe Sorge zu tragen, weil die beteiligten Ladeninhaber nunmehr Zeit genug gehabt hätten, sich in die neuen Verhältnisse einzuleben, resp. ihren Geschäftsbetrieb diesen anzupassen.

Einen II. Berufskongreß berief die Agitationskommission für Deutschland zum 24. und 25. Mai 1896 nach Halberstadt ein, auf dessen Tagesordnung stand unter anderem ein Referat über „den gegenwärtigen Stand der Sozialreform im Handels- und Transportgewerbe." Nach dem entsprechenden Referat seitens eines Berliner Vertreters beschloß der Kongreß mit Einstimmigkeit:

„In Erwägung, daß die schriftlichen und mündlichen Erhebungen der Reichskommission für Arbeiterstatistik, betreffend die Arbeitsverhältnisse im Handelsgewerbe ergeben haben, daß eine Verkürzung der Arbeitszeit für die in diesem Gewerbe tätigen Personen eine unbedingte Notwendigkeit ist, was durch den Gesetzesvorschlag der Reichskommission, bezüglich einer einheitlichen Ladenschlußstunde zur Evidenz bestätigt wird, beschließt der Kongreß aller im Handels- und Transportgewerbe beschäftigten Hilfsarbeiter Deutschlands:

Die Reichsregierung zu ersuchen, dem diesbezüglichen Gesetzesvorschlag der Reichskommission Folge zu geben, jedoch mit der Erweiterung, daß die Eröffnungsstunde für Läden der Lebensmittelbranche auf 7 Uhr, für alle übrigen Branchen auf 8 Uhr festgesetzt wird.

Weiter fordert der Kongreß:

Der § 5 Absatz 3 des Vorschlages, wonach Geschäftsdiener, Packer 2c. auch vor Eröffnung, sowie nach Schluß der Läden beschäftigt werden dürfen, ist dahin abzuändern, daß die Arbeitszeit obiger Kategorien gleich jener der Gehilfen und Lehrlinge festgesetzt wird, da andernfalls die Geschäftsdiener und Packer infolge der eigenartigen Arbeitsverhältnisse im Handelsgewerbe jeglichen gesetzlichen Schutzes gegen übermäßige Ausnützung ihrer Arbeitskraft entbehren müßten, was nicht die Absicht des Gesetzgebers sein kann. Die Reichsregierung ist ferner zu ersuchen, an der gesetzlichen Festlegung einer Eröffnungs- und Schlußstunde festzuhalten und dem Verlangen einzelner Unternehmerkorporationen auf Ablehnung des Ladenschlusses, aber Beschränkung der Arbeitszeit auf eine bestimmte Stundenzahl nicht Folge zu geben, da eine diesbezügliche Kontrolle nicht durchzuführen wäre, sondern nur möglich ist, wenn Laden- und Arbeitszeit zusammenfällt.

Außerdem sind die jugendlichen Personen mindestens um 6 Uhr abends aus dem Geschäfte zu entlassen.

In weiterer Erwägung, daß auch die Arbeitszeit in Engros- und Speditionsgeschäften, besonders aber in letzteren, eine enorm lange, das Maß des Menschlichen weit übersteigende ist, fordert der Kongreß die Reichsregierung auf, dafür zu sorgen, daß auch die Zustände in obengenannten Betrieben einer Untersuchung und gesetzlichen Regelung unterworfen werden. Speziell im Speditionsgewerbe wirkt die überaus lange Arbeitszeit schädigend, nicht allein auf die gesundheitliche Beschaffenheit der Arbeiter, sondern auch durch die infolge übermäßiger Anstrengung hervorgerufene geringere Aufmerksamkeit auf das die Straßen passierende Publikum, und ist somit ein großer Prozentsatz der vorkommenden Unfälle — im Betriebe sowohl wie auf der Straße — lediglich auf die übermäßig ausgedehnte Arbeitszeit zurückzuführen.

Weiter verweist der Kongreß auf die Tatsache, daß speziell im Speditionsgewerbe — bei gleicher Dauer der Arbeitszeit der erwachsenen wie jugendlichen Personen — selbst Schulkinder beschäftigt werden, welche dadurch schon in frühester Jugend körperlich, geistig und sittlich verkümmern müssen.

Daher sind bei den etwaigen Erhebungen sowie nachfolgenden Gesetzesvorschlägen die jugendlichen Arbeiter dieser Betriebe besonders zu berücksichtigen.

Der Kongreß richtet weiter an die Reichsregierung im Sinne der obigen Begründung die Aufforderung, durch Reichsgesetz zu bestimmen, daß:

1. die Brief-, Paket- und Güterschalter ohne Ausnahme um 7 Uhr abends geschlossen werden;

2. an Sonn- und Feiertagen vollständiger Schluß der Paket- und Güterschalter eintritt, wogegen die Briefpostschalter von 8—9 Uhr vormittags geöffnet sein dürfen."

Außer dieser Resolution erhob der Kongreß noch folgenden Antrag einstimmig zum Beschluß:

„In Anbetracht, daß alle Erhebungen über unsere Lohn- und Arbeitsverhältnisse ein äußerst brauchbares Material zur Agitation liefern, fordert der Kongreß aller im Handels- und Transportgewerbe beschäftigten Hilfsarbeiter alle Berufsorganisationen auf, die Erhebungen im Engros-, Speditions- und Transportgewerbe wieder aufzunehmen und dieses Material in Form einer Denkschrift der Reichskommission zu überreichen."

Dieser Auftrag ist selbstverständlich, soweit die damals noch primitiven Organisationsverhältnisse es zuließen, auch ausgeführt worden. Mit diesen Beschlüssen hatte eigentlich die lokale Berufsorganisation ihre sozialpolitische Tätigkeit beendet, was weiter auf diesem Gebiete gearbeitet wurde, geschah unter der Führung des Zentralverbandes.

Im Jahre 1897, als der Zentralverband ins Leben trat, war die Zeit zu großen Aktionen für die Sozialreform im Berufe nicht geeignet. Einerseits mußte abgewartet werden, wie sich die Regierung zu den Erhebungen der Reichskommission und ihren Vorschlägen stellte, andererseits fehlte zu größeren Arbeiten auf sozialpolitischem Gebiete während der Gärungsperiode der Organisationsform auch die notwendige Zeit. Die sozialpolitische Kleinarbeit, der Guerillakrieg um Sonntagsruhe und Ladenschluß hat aber auch in dieser Zeit nie geruht. Da gaben schon die vielen recht dehnbaren Ausnahmebestimmungen des Sonntagsruhegesetzes den organisierten Kollegen an den einzelnen Orten recht reichliche Arbeit. Hatten es doch die Gemeindebehörden in der Hand, Verkürzungen und Ver-

längerungen der Sonntagsarbeit nach eigenem Ermessen eintreten zu lassen. Da galt es immer wieder von neuem, bald in dieser, bald in jener Stadt mit aller Zähigkeit den Kampf zu führen. Der Umfang dieser Schrift gestattet uns aber nicht, auf die vielen Kleinkämpfe um die Sonntagsruhe an den einzelnen Orten näher einzugehen. Die hierbei erzielten, mehr oder minder großen Erfolge, sind das Ergebnis intensiver und ausdauernder Arbeit der Berufskollegen in den einzelnen Städten. Die größeren Erfolge wurden in Süddeutschland, München, Nürnberg, Stuttgart, Mannheim, Frankfurt erzielt, die kleineren in Norddeutschland, darunter auch in Berlin. Im Norden sind eben zumeist auch die städtischen Behörden mit einem guten Tropfen sozialpolitischen Oels weniger gesalbt als im Süden. Der Kampf um die Vermehrung der Ruhestunden am Sonntag nahm von Anfang an in Norddeutschland viel hartnäckigere Formen an, als in Süddeutschland. Die freisinnigen und nationalliberalen Stadtvertretungen besonders Preußens, sind dank des zu diesen Körperschaften geltenden Wahlrechts, Kapitalistenvertretungen reinsten Wassers, denen nicht allzuleicht soziale Reformen abzuringen sind.

Der Berufskongreß zu Altenburg fand aus organisatorischen Gründen ebenso wenig Muße, sich mit sozialpolitischen Angelegenheiten zu beschäftigen, wie die im Februar 1897 abgehaltene Konferenz der lokalorganisierten Kollegen zu Leipzig.

Inzwischen war auch die Frage der Sonntagsruhe im Verkehrsgewerbe recht brennend geworden. Der „Verein Berliner Droschkenführer" hatte diese Frage bereits in zahlreichen Versammlungen erörtert und war man sich schließlich dahin einig geworden, zwecks Regelung der Sonntagsarbeit im öffentlichen Fuhrwesen eine Petition an den Bundesrat zu richten, die als erste sozialpolitische Regung der Arbeiter des Fuhrwesens uns wichtig genug erscheint, um sie hier wiederzugeben:

„Im Auftrage einer, in der öffentlichen Versammlung der Droschkenkutscher am 12. April 1897 gewählten Kommission erlauben sich die gehorsamst Unterzeichneten, einem hohen Bundesrate die Bitte zu unterbreiten,

die verbündeten Regierungen mögen dem Reichstage eine Gesetzesvorlage zugehen lassen, durch welche die im § 105i der Reichs-Gewerbeordnung mit Bezug auf das gesamte Verkehrsgewerbe ausgesprochene Unanwendbarkeit der die Sonntagsruhe betreffenden Bestimmungen der §§ 104a Absatz 1, 105b bis 105g bezüglich des Droschkengewerbes fortfällt, die Sonntagsruhe vielmehr auch für das Droschkengewerbe nach Maßgabe der vom Bundesrate zu erlassenden Bestimmungen eingeführt wird.

Der § 105i der Reichs-Gewerbeordnung läßt bezüglich bestimmter Gewerbe, darunter auch bezüglich des gesamten Verkehrsgewerbes, den durch die Bestimmungen über die Sonntagsruhe mehrfach durchbrochenen Standpunkt des § 105 bestehen, wonach die Festsetzung der Verhältnisse zwischen den selbständigen Gewerbetreibenden und den gewerblichen Arbeitern prinzipiell Gegenstand freier Vereinbarung sein soll. Die Zulässigkeit solcher Vereinbarung ist nun, soweit sie die Verpflichtung der Arbeiter zum Arbeiten an Sonn- und Festtagen betrifft, ganz allgemein und eben nur mit den Ausnahmen der im § 105i aufgeführten Gewerbearten eingeschränkt worden. Die Reichs-Gewerbeordnung macht also damit die Sonntagsruhe zur Regel und schließt nur einige Gewerbe davon aus. Hieraus folgt, daß nicht das Bedürfnis der Sonntagsruhe von demjenigen nachgewiesen werden muß, welcher die gesetzliche Einführung derselben für ein bis dahin ausgeschlossenes Gewerbe herbeiführen will, sondern

daß er das Bedürfnis an sich als gegeben voraussetzen kann und nur den Nachweis erbringen muß, daß diejenigen Gründe nicht bestehen, oder in Wegfall gekommen sind, aus welchen bisher das betreffende Gewerbe der allgemeinen Regel der Sonntagsruhe nicht unterstellt worden ist.

Es braucht daher nicht besonders darauf hingewiesen zu werden, daß alle Gründe, welche überhaupt für das Prinzip der gesetzlichen Einschränkung der Vertragsfreiheit, soweit die Vereinbarung über Sonntagsarbeit in Betracht kommt, maßgebend waren und gesetzliche Regelung der Sonntagsruhe herbeigeführt haben, für das Droschkengewerbe nicht weniger zwingend sind, als für irgend welchen anderen Gewerbebetrieb. Es kann sogar behauptet werden, daß das Bedürfnis nach Ruhe und nach gesetzlicher Regelung derselben im Droschkengewerbe ein noch erheblich größeres ist, als in vielen anderen Betrieben, denn hier bestimmen nicht bloß die Interessen der selbständigen Gewerbetreibenden und der gewerblichen Arbeiter das Maß und den Umfang der Arbeit, vielmehr sorgt auch die im öffentlichen Interesse erfolgende Ueberwachung dieser Arbeit durch die Verwaltungsbehörden dafür, daß dem allgemeinen Bedürfnisse ausreichend Rechnung getragen und ein diesem entsprechendes Mindestmaß von Arbeit ständig geleistet wird bezw. zur Verfügung steht. An und für sich darf der Fuhrherr den Betrieb seiner dem öffentlichen Fuhrwesen unterstellten Droschken nicht nach Belieben einschränken; er muß vielmehr mit den Bedürfnissen des Publikums rechnen und wird hierin durch die Verwaltungsbehörde kontrolliert. Die Folge hiervon ist ein erhöhtes Maß von Anforderungen, welche bezüglich der Arbeitszeit von dem das Gewerbe betreibenden Fuhrherrn an seine gewerblichen Arbeiter gestellt wird, und die weitere Folge hiervon das unabweisbare Bedürfnis einer von der Privatwillkür unabhängigen gesetzlichen Festlegung bestimmter Ruhezeiten, das Bedürfnis eines Zwanges für den Gewerbetreibenden, dem Gewerbearbeiter diese Ruhe zu teil werden zu lassen. —

Nun ist es andererseits allerdings gerade dieses öffentliche Interesse an einer ausreichenden Anzahl von Verkehrsmitteln gewesen, welches der Einführung der Sonntagsruhe im Verkehrsgewerbe entgegengestanden hat. Das Prinzip, daß die Nichteinführung der Sonntagsruhe gegenüber der Beschränkung der Transportmittel das geringere Uebel sei, dürfte im wesentlichen dazu geführt haben, den gesamten Verkehrsbetrieb von dem Segen der gesetzlich festgelegten Ruhe in der Arbeitszeit auszuschließen. In dieser Allgemeinheit scheint der Ausschluß an und für sich nicht gerechtfertigt. Die Verkehrsmittel sind so mannigfacher Art, die Notwendigkeit ihres fortgesetzten uneingeschränkten Betriebes bei den einzelnen Kategorien so verschieden, daß es nicht zutreffend scheint, ohne weiteres die Gesamtheit des Verkehrsbetriebes einheitlich zu beurteilen, soweit die Frage in Betracht kommt, ob eine Beschränkung im Interesse der Sonntagsruhe der das Gewerbe Betreibenden mit dem allgemeinen Verkehrsbedürfnisse vereinbar oder unvereinbar ist. Es kann hier, wo lediglich namens des Droschkengewerbes und im Interesse der in diesem Gewerbe beschäftigten Arbeiter petitioniert wird, die Frage unberührt bleiben, ob es überhaupt irgend einen Zweig des Verkehrsgewerbes gibt, der die gesetzliche Regelung einer Ruhezeit absolut nicht zuläßt; für das Droschkengewerbe kann dies jedenfalls nicht zugegeben werden. Die größeren zur Massenbeförderung bestimmten und daher naturgemäß auch billigeren Transportmittel haben eine derartige Ausdehnung gewonnen, daß dem Bedürfnisse des Droschken-

verkehrs auch dann vollauf genügt wird, wenn an einem Tage ein Teil der im öffentlichen Betriebe stehenden Droschken diesem Betriebe entzogen wird.

Ein Blick auf die Halteplätze der Droschken in den größeren Städten zeigt, daß gerade an Sonntagen, abgesehen von außergewöhnlichen Ereignissen, welche nicht die Regel bilden können, dem Transportbedürfnisse des Publikums mit der Hälfte der zur Verfügung stehenden Droschken hinlänglich Genüge geschehen wäre. Es müßte natürlich im Falle einer gesetzlichen Regelung der Sonntagsruhe im Droschkengewerbe in irgend einer Art dafür Sorge getroffen werden, daß ein Teil, etwa die Hälfte der Droschken, im Betriebe blieb, während die andere feierte. Bestimmte Vorschläge, nach welcher Richtung sich die gesetzlichen Vorschriften zu bewegen hätten, um dieses Ziel zu erreichen, wollen die gehorsamst Unterzeichneten nicht machen.

Ein Modus hierfür wird sich finden, wenn die Durchführbarkeit des Prinzips im allgemeinen anerkannt wird.

Eine Art der Durchführung einer gewissen Sonntagsruhe hat das Kgl. Polizei-Präsidium zu Berlin gefunden, indem es unter dem 1. April 1897 die Genehmigung dazu erteilte, daß die Droschken mit ungrader Nummer am 1. und 3. Sonntag, die Droschken mit graden Nummern am 2. und 4. Sonntag jeden Monats außer Betrieb blieben. Diese Verordnung enthielt natürlich nicht die Bestimmung einer zwangsweisen Sonntagsruhe in dem gedachten Umfange (die ja nur im Wege des Reichsgesetzes eingeführt werden kann), wohl aber die Genehmigung, eine solche beschränkte Sonntagsruhe zu vereinbaren.

Hieraus folgt zur Evidenz, daß nach Ansicht der zuständigen Verwaltungsbehörde in Berlin ein Interesse des öffentlichen Verkehrs nicht vorliegt, am Sonntag die gesamten Droschken im Betriebe zu halten, daß vielmehr die Hälfte der Droschken dem öffentlichen Verkehrsinteresse genügt. Daß aber dieses Verkehrsinteresse in Berlin im höheren Grade als in anderen Städten vorhanden ist, dürfte unbestreitbar sein, und damit würde der der Verfügung des Kgl. Polizeipräsidiums zu Berlin zu Grunde liegende Gedanke seine Berechtigung für den Droschkenbetrieb im ganzen Reiche haben. Ferner dürfte der Gedanke, den die große Mehrheit der im Droschkenbetriebe beschäftigten Arbeiter ebenfalls und in erster Linie zugestimmt hat, und nach welchem der wöchentliche Ruhetag immer erst das dritte Mal auf einen Sonntag fallen sollte, ebenfalls in Erwägung gezogen werden können. Denn hiernach würde den Interessen des Verkehrs in weitestem Sinne Rechnung getragen werden.

Ist aber diese beschränkte Sonntagsruhe ohne Schädigung des allgemeinen Verkehrsinteresses durchführbar, so liegt keine Veranlassung mehr vor, das Droschkengewerbe fernerhin der Ausnahmebestimmung des § 105i der Reichs-Gewerbeordnung zu unterstellen und die freie Vereinbarung an stelle des Gesetzes treten zu lassen. In diesem Sinne haben sich mehrfache Versammlungen von Interessenten ausgesprochen; insbesondere ist auch in einer am 18. Mai 1897 stattgehabten Versammlung von Droschkenkutschern einstimmig eine Resolution angenommen worden, durch welche die Absendung einer Petition zum Zwecke der gesetzlichen Einführung eines Ruhetages in der Woche bezw. einer Sonntagsruhe beschlossen worden.

Die gehorsamst Unterzeichneten vertreten mit den hier ausgesprochenen Wünschen die übergroße Anzahl der im Droschkenbetriebe tätigen Kutscher und erhoffen mit ihnen die geneigte Be-

rücksichtigung dieser Wünsche bei den zur Gesetzgebung berufenen Faktoren."

Diese Eingabe wurde selbstverständlich auch von unserem damals erst gegründeten Zentralverband nach besten Kräften unterstützt und ist wohl nächst unseren Kongreßbeschlüssen ein Anstoß mit gewesen, der die Reichsregierung zu den späteren Erhebungen in den gewerblichen Fuhrwerksbetrieben veranlaßt hat.

An anderer Stelle haben wir bereits geschildert, wie es kam, daß Ostern 1899 in Leipzig ein gemeinsamer Berufskongreß der lokalen und zentralen Organisationsrichtung stattfand. Die Tagesordnung war sozialpolitisch recht reichhaltig ausgestattet worden. Die Verhandlungen erstreckten sich auf folgende Punkte:

„Die Unfallversicherungsgesetzgebung mit besonderer Berücksichtigung unseres Berufes.

Die §§ 315 und 316 des Strafgesetzbuches, und ihre Anwendung auf die Straßenbahnen.

Das Fiasko der Sozialreform im Handelsgewerbe und die Sonntagsruhe im Verkehrsgewerbe."

Das Referat zu dem ersten dieser Punkte konzentrierte sich in der Hauptsache darauf, daß alle im Handels- und Transportgewerbe beschäftigten Personen der Unfallversicherungspflicht unterstellt werden müssen. Das besagt auch in der Hauptsache die daraufhin angenommene Resolution, deren Wortlaut so war:

„In Erwägung, daß mit der rapiden Entwicklung des Handels-, Transport- und Verkehrswesens zugleich auch die Gefahren für Leben und Gesundheit der in diesem Berufe tätigen Arbeiter in gleichem Maße zunehmen, und ferner, daß durch die gegenwärtig bestehende staatliche Unfallversicherung, abgesehen von deren allgemeiner Unzulänglichkeit, nur ein Teil der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter gegen die Folgen der im Berufe vorkommenden Unfälle geschützt werden, fordert der Kongreß:

1. Die Ausdehnung der gesetzlichen Unfallversicherung auf sämtliche im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe tätigen Arbeiter.

2. Beteiligung der Arbeitgeber und Arbeitnehmer zu gleichen Teilen an sämtlichen Einrichtungen der Unfallversicherung (Verwaltung, Rentenfestsetzung) 2c.

3. Direkte Wahl der Vertreter der Arbeitnehmer durch die Versicherten.

4. Aufhebung des Zwanges für die Verletzten, sich bei Verlust der Rente in bestimmten Medico-mechanischen Heilanstalten, sogenannten Rentenquetschen, behandeln lassen zu müssen."

Dieser Beschluß war richtunggebend für die weitere Agitation in Sachen der Ausdehnung der Unfallversicherung. Nach jahrelangem Bemühen wurde schließlich durch eine Novelle zum Unfallversicherungsgesetz, sowie durch die spätere weitgehende Auslegung dieser Novelle seitens des Reichsversicherungsamtes ein guter Erfolg erzielt, so daß gegenwärtig der weitaus größere Teil aller Handels- und Transportarbeiter die Vorteile der staatlichen Unfallversicherung, soweit man überhaupt von solchen reden kann, genießt.

Ein Neues war geworden, das unseren Berufskollegen vermehrte Gefahren brachte. Die gute alte Pferdebahn hatte ihr beschauliches Dasein zu gunsten der elektrischen Triebkraft aufgeben müssen. Diese neuen elektrischen Straßenbahnen wurden seitens der Juristen am grünen Tische als Eisenbahnen im Sinne des Kleinbahngesetzes (Vergl. Entsch. des Reichsgerichts vom 19. Mai 1885, Band 12, Seite 215) betrachtet.

Der § 316 des Reichs-Str.-G.-B., der seinen historischen Ursprung in der unmittelbar nach der Entstehung der ersten Eisenbahnen erlassenen preußischen Verordnung vom 30. November 1840 (wegen Bestrafung der Beschädiger der Eisenbahnanlagen) hat, wurde bei Schaffung des Strafgesetzbuches 1870 aufgenommen, weil man bei der großen Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes einen strengen Schutz der Eisenbahnanlagen für notwendig hielt. Dieser Paragraph des Strafgesetzes erhielt folgedessen die Fassung, daß derjenige, der fahrlässigerweise den Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr setzt, mit Gefängnis bestraft werden soll. Eine besondere Bestimmung über Straßenbahnen konnte damals nicht getroffen werden, weil eben der Straßenbahnverkehr noch nicht genügend bekannt war. In den siebziger Jahren entwickelten sich die Pferdebahnen, und es dauerte nicht lange, so entstanden in den Köpfen der Juristen Zweifel, ob nicht Kollisionen mit Pferdebahnen auch nach § 316 zu bestrafen seien. Denn eine Eisenbahn sei, wie der Wortsinn zeige, doch nichts mehr als ein Transportmittel auf eiserner Bahn, und dieses Kriterium treffe auch bei den Pferdebahnen zu. Allein die Praxis adoptierte diese Ansicht nicht. Im Grunde sah man wohl ein, daß die im gemütlichen Trabe fahrende Pferdebahn wirklich kein sehr gefährlicher Betrieb war, und daß man hier unmöglich jede Betriebsgefährdung mit Gefängnis strafen könne. Da aber diese Erwägung rein praktisch und für den Juristen, der nun einmal ohne Begriffe nicht leben kann, als Begründung unzulänglich war, so suchte man nach einer die Pferdebahn ausschließenden Definition des Begriffes „Eisenbahn" und erklärte, daß das Gesetz unter dem Begriff „Eisenbahn" nur diejenige Eisenbahn verstehe, bei der die bewegende Kraft die Dampfkraft sei, so daß also die Bahnen mit tierischer Zugkraft keine Eisenbahnen im Sinne des Gesetzes seien. In diesem einschränkenden Sinne sprach sich auch der Bundesrat bei Beratung der Novelle zum Strafgesetzbuch vom 26. Februar 1876 aus.

Als nun die elektrischen Straßenbahnen entstanden, wurden die Richter von neuem vor die Frage gestellt, was eine Eisenbahn sei. Der vorher aufgestellte Begriff der Dampfeisenbahnen umfaßte die elektrische Bahn nicht. Man fand aber, daß der Begriff „Dampfeisenbahn" zu eng sei, da ein begrifflicher Unterschied zwischen dem Betrieb mittels Dampfkraft und elektrischer Kraft nicht bestehe und definierte nunmehr die Eisenbahn als dasjenige Transportmittel, das auf eisernen Schienen mittels mechanischer Kraft bewegt wird. Diese Definition umfaßte, wie ohne weiteres klar, auch die elektrischen Bahnen, und so kam es, daß die elektrischen Straßenbahnen als Eisenbahnen dem Gefährdungsschutz des § 316 unterstellt wurden.

Diese juristische Deduktion hat ohne Zweifel die Logik der Dinge für sich. Für den Begriff „Eisenbahn" muß es sicher gleichgültig sein, ob die bewegende Kraft die Dampfkraft oder die Elektrizität ist. Wird doch niemand daran zweifeln, daß unsere Eisenbahnzüge nicht aufhören werden, eine Eisenbahn zu sein, wenn sie erst statt durch Dampfkraft, durch Elektrizität getrieben werden. Trotzdem muß es schon dem allgemeinen Rechtsgefühl widerstreben, die elektrischen Straßenbahnen den Eisenbahnen gleichzustellen. Es ist denn doch ein ganz gewaltiger Unterschied zwischen diesen beiden Verkehrsmitteln.

Der Gesetzgeber von 1870 konnte, wenn er sich den denkbar leichtesten Fall einer Eisenbahngefährdung vorstellen wollte, als Grundlage immer nur eine solche Eisenbahn annehmen, wie er sie kannte. Da es nun damals außer den eigentlichen Eisenbahnen noch keine Bahnen gab, so war für den Gesetzgeber selbst bei dem leichtesten Fall des § 316 die Grundlage die, daß eine Eisenbahn in der Be-

triebsform, wie sie die mit Dampf betriebenen Fernbahnen sind, gefährdet wurde. Für den Gesetzgeber war also der Begriff der „Eisenbahngefährdung" durch die Vorstellung eines mit großer Geschwindigkeit fahrenden Eisenbahnzuges, auf einer abgesperrten mit Warnungssignalen versehenen Fahrbahn gegeben. Der Gedanke, daß eine mit geringerer Geschwindigkeit mitten im Straßenverkehr fahrende Bahn gefährdet werden konnte, war für ihn ausgeschlossen, weil er solche Betriebe nicht kannte und auch die Möglichkeit eines solchen Betriebes in der damaligen Zeit zu fern lag. Nur dieser Vorstellungskreis des damaligen Gesetzgebers machte die Höhe der im § 316 angedrohten Strafe begreiflich. Gehört doch einerseits schon ein hoher Grad von Unachtsamkeit dazu, bei den Fernbahnen eine Gefährdung herbeizuführen. Es hat ja niemand nötig, die Eisenbahn außerhalb der Uebergänge zu betreten. Andererseits aber sind die Folgen bei Kollisionen auf den Fernbahnen wegen der großen Fahrgeschwindigkeit meist so schwere, daß eine strenge Bestrafung auch nur fahrlässiger Gefährdung allein schon im Interesse der mit der Eisenbahn Reisenden erfolgen mußte.

Ganz anders aber bei den Straßenbahnen. Diese fahren mitten im sonstigen Straßenverkehr, ohne andere Warnungszeichen als die Glockensignale, die im Straßenlärm sehr leicht überhört werden; das Publikum kann es auch nicht vermeiden, alle Augenblicke die Geleise überschreiten zu müssen. Auch die Geschwindigkeit dieser Bahnen ist eine viel geringere, dementsprechend sind Kollisionen lange nicht von so schweren Folgen wie bei den Fernbahnen. Deshalb war die Anwendung des § 316 auf die fahrlässige Gefährdung der Straßenbahn eine ungeheure Härte, deren Opfer zumeist unsere Berufskollegen, deren Tätigkeitsfeld eben die Straße ist, wurden. Da der § 316 nur Gefängnisstrafe zuließ, so wurde eben jeder mit Gefängnis bestraft, der auch nur die geringste Kollision mit einem Straßenbahnzuge hatte. Als der elektrische Betrieb der Straßenbahnen eingeführt wurde, da passierten selbstverständlich zuerst eine große Menge Kollisionen. Ganz begreiflich, weder die Straßenbahnführer, noch die Lenker des Pferdefuhrwerks, noch das Publikum, waren auf die Rücken und Tücken des neuen Verkehrsmittels eingefuchst oder an dasselbe gewöhnt. Die meisten Straßenbahngefährdungen damaliger Zeit waren lediglich eine Folge falscher Geschwindigkeits- und Bremsberechnung des neuen Vehikels. Heute passiert ja selbst im dichtesten Verkehrsgewühl der Berliner Leipzigerstraße nicht mehr der zehnte Teil der Straßenbahnunfälle, der vor 10 Jahren in jeder weniger wichtigen Verkehrsstraße vorkam. Die Schuldigen bei einer Straßenbahngefährdung hatten also keineswegs ein so schweres Verbrechen begangen, daß sie unbedingt ins Gefängnis gesperrt werden mußten. In den verkehrsreicheren Straßen der Großstädte gehörte schon damals ein außergewöhnliches Maß von Aufmerksamkeit dazu, um Zusammenstöße mit Straßenbahnwagen zu vermeiden. Die Straßen sind ja vielfach zu eng, der Verkehr zu stark, als daß insbesondere die Gespannführer das Befahren der Geleise vermeiden könnten. Man denke nur an jene vielen Straßen, wo neben den Geleisen überhaupt keine Fahrbahn für Fuhrwerke mehr ist. Und dann müssen doch die Gespanne an den Straßenkreuzungen auch alle Augenblicke die Schienen kreuzen. Wenn ein Pferdegespann den Straßenbahnwagen auch nur so leicht streifte, daß dessen Farbe ein wenig abgeschürft wurde, so mußte doch der Pferdegespannführer dafür schon ins Gefängnis spazieren.

Das schönste war aber, daß jeder einen Straßenbahnwagen fahrlässig gefährdende Kutscher dem Himmel danken konnte, wenn dabei eine Person verletzt oder gar getötet wurde. Bei bloßer Gefährdung des Straßenbahnwagens war eben Gefängnisstrafe unvermeidlich, trat

aber noch eine Körperverletzung hinzu, dann war Geldstrafe möglich. Nach den Bestimmungen des Strafgesetzes ist, falls zwei Strafbestimmungen durch eine Handlung verletzt werden, diejenige zur Anwendung zu bringen, die die schwerste Strafe androht. Lag also Transportgefährdung und Körperverletzung durch Vernachlässigung der durch die Berufspflicht geforderten Aufmerksamkeit vor, so kam für die Strafabmessung nach der Auslegung des Reichsgerichts § 230 Abs. 2 und nicht § 316 in Frage, weil § 230 nach der Ansicht des Reichsgerichts die schwerere Strafe — nämlich im Höchstmaße 3 Jahre Gefängnis — androht, während § 316 nur Gefängnis bis zu einem Jahre zuläßt. Nun stellt aber derselbe § 230 auch eine Geldstrafe in das Ermessen der Richter, und so konnte, wie oben gesagt, erkannt werden.

Der Berufskongreß zu Leipzig verlangte daher aus allen diesen Gründen von den gesetzgebenden Körperschaften eine Aenderung des § 316 des Str.-G.-B. dahingehend, daß in demselben auch Geldstrafe bis zu 500 Mk. zulässig sein sollte.

Diese Forderung war von Erfolg begleitet. Reichstag und Bundesrat sahen sich veranlaßt, einer Aenderung des § 316 dahingehend zuzustimmen, daß neben Gefängnis- nunmehr auch Geldstrafe zulässig ist. Seit der diesbezüglichen Aenderung des Strafgesetzes ist wegen fahrlässiger Gefährdung von Straßenbahnen nur noch in besonders schweren Ausnahmefällen auf Gefängnisstrafe seitens der Gerichte erkannt worden. Hätte sich aber die Berufsorganisation nicht aufrüttelnd ins Mittel gelegt, dann hätte man seitens der Gesetzgebung voraussichtlich die ganze Schärfe des § 316 auf absehbare Zeit beibehalten.

Auch die Sozialreform im Handelsgewerbe mußte den Leipziger Kongreß beschäftigen, war doch kurz zuvor die Veröffentlichung einer Novelle zur Gewerbeordnung erfolgt, die das Resultat der schon sieben lange Jahre währenden Erhebungen im Handelsgewerbe seitens der Kommission für Arbeiterstatistik darstellte. Die Wünsche der Handelsarbeiter waren in diesem Entwurfe so wenig berücksichtigt worden, daß der Kongreß nicht umhin konnte, gegen solche Arbeiterbehandlung energisch zu protestieren. Das taten auch die beiden Referenten unter allseitiger Zustimmung der Kongreßteilnehmer im weitesten Maße. Ganz im gleichen Sinne bewegte sich die den Referaten folgende Aussprache. Der kritisierte Gesetzentwurf hatte folgenden Inhalt:

I. Hinter § 139b der Gewerbeordnung wird eingeschaltet:

VI. Gehilfen, Lehrlinge und Arbeiter in offenen Verkaufsstellen.

§ 139c.

In offenen Verkaufsstellen ist den Gehilfen, Lehrlingen und Arbeitern nach Beendigung der täglichen Arbeitszeit eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens zehn Stunden zu gewähren.

Innerhalb der Arbeitszeit muß den Gehilfen, Lehrlingen und Arbeitern eine angemessene Mittagspause gewährt werden.

Für Betriebe, in denen die Hauptmahlzeit außerhalb des die Verkaufsstelle enthaltenden Gebäudes einzunehmen ist, wird die Mindestdauer dieser Pause, und zwar einheitlich für sämtliche Verkaufsstellen, durch die Gemeindebehörde festgesetzt. Die Pause muß mindestens eine Stunde betragen.

§ 139d.

Die Bestimmungen des § 139c finden keine Anwendung

1. auf Arbeiten zur Verhütung des Verderbens von Waren,
2. für die Aufnahme der gesetzlich vorgeschriebenen Inventur,
3. während der letzten zwei Wochen vor Weihnachten,

4. außerdem an jährlich höchstens zehn von der Ortspolizeibehörde allgemein oder für einzelne Geschäftszweige zu bestimmenden Tagen.

§ 139e.

Auf Antrag von mindestens zwei Dritteln der beteiligten Geschäftsinhaber kann für eine Gemeinde oder mehrere örtlich unmittelbar zusammenhängende Gemeinden durch Anordnung der höheren Verwaltungsbehörde nach Anhörung der Gemeindebehörden für alle oder einzelne Geschäftszweige angeordnet werden, daß während bestimmter Stunden in der Zeit zwischen 8 Uhr abends und 7 Uhr morgens die Verkaufsstellen (§ 139c Abs. 1) für den geschäftlichen Verkehr geschlossen sein müssen. Die Bestimmungen der §§ 139c und 139d werden hierdurch nicht berührt.

Während der Zeit, wo die Verkaufsstellen geschlossen sein müssen, ist das Feilbieten von Waren auf öffentlichen Wegen, Straßen, Plätzen oder an anderen öffentlichen Orten oder ohne vorherige Bestellung von Haus zu Haus im stehenden Gewerbebetriebe (§ 42b Abs. 1 Ziffer 1), sowie im Gewerbebetrieb im Umherziehen (§ 55 Abs. 1 Ziffer 1) verboten. Ausnahmen können von der Ortspolizeibehörde zugelassen werden. Die Bestimmung des § 55a Abs. 2, Satz 2, findet Anwendung.

§ 139f.

Die Polizeibehörden sind befugt, im Wege der Verfügung für einzelne offene Verkaufsstellen diejenigen Maßnahmen anzuordnen, welche zur Durchführung der im § 62 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs enthaltenen Grundsätze in Ansehung der Einrichtung und Unterhaltung der Geschäftsräume und der für den Geschäftsbetrieb bestimmten Vorrichtungen und Gerätschaften, sowie in Ansehung der Regelung des Geschäftsbetriebs erforderlich und nach der Beschaffenheit der Anlage ausführbar erscheinen.

Die Bestimmungen im § 120d Abs. 2—4 finden entsprechende Anwendung.

§ 139g.

Durch Beschluß des Bundesrats können Vorschriften darüber erlassen werden, welchen Anforderungen die Laden-, Arbeits- und Lagerräume und deren Einrichtung sowie die Maschinen und Gerätschaften zum Zwecke der Durchführung der im § 62 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs enthaltenen Grundsätze zu genügen haben. Die Bestimmung im § 120e Abs. 4 findet Anwendung.

Soweit solche Vorschriften durch Beschluß des Bundesrats nicht erlassen sind, können sie durch Anordnung der im § 120e Abs. 2 bezeichneten Behörden erlassen werden.

§ 139h.

Die durch § 76 Abs. 4 des Handelsgesetzbuchs, sowie durch § 120 Abs. 1 begründete Verpflichtung des Geschäftsinhabers findet an Orten, wo eine vom Staate oder der Gemeindebehörde anerkannte Fachschule besteht, hinsichtlich des Besuchs dieser Schule entsprechende Anwendung.

Der Geschäftsinhaber hat die Gehilfen und Lehrlinge unter 18 Jahren zum Besuche der Fortbildungs- und Fachschule anzuhalten und den Schulbesuch zu überwachen.

§ 139i.

Die Bestimmungen der §§ 139c und 139h finden auf Konsum- und andere Vereine entsprechende Anwendung."

Als Antwort auf diesen Gesetzentwurf der Regierung wurde vom Kongreß schließlich folgende Resolution einstimmig zum Beschluß erhoben:

„Der dem Reichstage unterm 2. März d. J. zugegangene Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Abänderung der Gewerbeordnung, behandelt im Artikel 8 die Verhältnisse der Gehilfen, Lehrlinge und Arbeiter in offenen Verkaufsstellen. Diese Beschränkung des zu schaffenden Arbeiterschutzes auf die in offenen Verkaufsstellen Angestellten widerspricht der Forderung zahlreicher Vereine und Versammlungen der Gehilfen und Arbeiter, die einen gesetzlichen Schutz für alle im Handelsgewerbe und in sonstigen offenen Verkaufsstellen Angestellten verlangen. Die Beschränkung widerspricht auch der Ankündigung in der Thronrede zur Eröffnung des Reichstags vom 6. Dezember v. J., in der es heißt: „Durch eine Novelle zur Gewerbeordnung soll der den gewerblichen Arbeitern bereits gewährte Schutz vor Gefahren für Leben, Gesundheit und Sittlichkeit auf die Gehilfen und Lehrlinge im Handelsgeschäft ausgedehnt werden." Wir erinnern ferner daran, daß bei der dritten Lesung des Handelsgesetzbuches im Reichstage am 7. April 1897 der Direktor im Reichsamt des Innern, Dr. von Woedke, als Vertreter der Regierung erklärte: „Indessen, meine Herren, die Resolutionen, die seitens der Mitglieder des Zentrums hier gestellt worden sind, sind in gewisser Beziehung bereits überholt, insofern nämlich, als seitens der Reichsverwaltung bereits in Erwägungen darüber eingetreten ist, ob und inwieweit es sich empfehle, gewisse Bestimmungen der Gewerbeordnung in gleicher oder ähnlicher Fassung auch auf das Handelsgewerbe auszudehnen." Ebenso ist von keinem der zahlreichen Redner, die für die Schaffung von Schutzbestimmungen eingetreten sind, eine Beschränkung auf die in Läden Angestellten ins Auge gefaßt worden.

Wenn auch die Erhebungen der Kommission für Arbeiterstatistik, die der Begründung des Gesetzentwurfes als Unterlage dienen, sich nur auf Ladengeschäfte erstreckt haben, so ist es zweifellos und erwiesen, daß die Mißstände einer vielfach überlangen Arbeitszeit, ungenügender Arbeitsräume, mangelnder Ausbildung des kaufmännischen Nachwuchses in Großgeschäften in gleichem Maße anzutreffen sind. Wir fordern deshalb:

„Ausdehnung des Artikels 8 des Entwurfs auf Gehilfen, Lehrlinge und Arbeiter im Handelsgewerbe und in sonstigen offenen Verkaufsstellen."

Die in § 139c vorgeschlagene Festsetzung einer zehnstündigen Ruhezeit genügt in keiner Weise den Anforderungen, die zum Schutz vor Gefahren für Leben, Gesundheit und Sittlichkeit der Gehilfen, Lehrlinge und Arbeiter gestellt werden müssen. Es würde danach eine vierzehnstündige Arbeitszeit gestattet sein und somit eine Zeit für Erholung, Fortbildung, Familienleben und dergleichen mehr vollständig fehlen. Um diese den Angestellten zu schaffen, ist die Festsetzung einer täglichen Maximalarbeitszeit notwendig. Entgegen der Begründung des Entwurfs behaupten wir ferner, daß der Gedanke des allgemeinen Achtuhrladenschlusses sich einer von Tag zu Tag steigenden Sympathie erfreut, und daß die Kommission für Arbeiterstatistik die Hinfälligkeit der dagegen früher angeführten Gründe zur Genüge bewiesen hat. In zahlreichen Städten haben auch die Ladeninhaber selbst auf dem Wege der freien Vereinbarung einen frühzeitigen Ladenschluß herbeizuführen versucht. In Süddeutschland ist allgemein ein früher Ladenschluß, häufig noch vor 8 Uhr, üblich. Die im § 139c Abs. 3 festgesetzten Bestimmungen über Pausen während der Arbeitszeit, entsprechen ebenfalls bei weitem nicht den Bedürfnissen der Angestellten, die zum großen Teil aus jugendlichen Personen be-

stehen, und einer genügenden Mittagspause, sowie weiterer Pausen zur Einnahme der Zwischenmahlzeiten dringend bedürfen.

Wir beantragen, dem § 139c folgende Fassung zu geben: „Kaufmännische Betriebe, gleichviel welcher Art, sowie offene Verkaufsstellen müssen während der Zeit von 8 Uhr abends bis 6 Uhr morgens für den geschäftlichen Verkehr geschlossen sein, und dürfen Handlungsgehilfen, Lehrlinge und Arbeiter innerhalb dieses Zeitraumes überhaupt nicht beschäftigt werden. Jugendliches Personal unter 18 Jahren darf nach 6 Uhr abends nicht mehr beschäftigt werden.

Die tägliche Beschäftigungszeit des Personals darf zwölf Stunden, die der Handlungsgehilfen, Lehrlinge und Arbeiter unter 18 Jahren neun Stunden, einschließlich der Pausen (s. Absatz 3) nicht überschreiten.

Allen Angestellten, auch den in Hausgemeinschaft mit dem Prinzipal lebenden, ist eine Mittagspause von zwei Stunden, sowie eine je viertelstündige Frühstücks- und Nachmittagspause zu gewähren."

Wenn im Vorstehenden eine tägliche Maximalarbeitszeit für Gehilfen und Arbeiter von 9½ Stunden gefordert wird, so ist diese als das Mindestmaß dessen zu betrachten, was zur Abhilfe der jetzt aus der überlangen Arbeitszeit entstehenden Mißstände notwendig ist. Wenn sich die Gewerbsangehörigen und das Publikum erst an eine Beschränkung und Regelung der Arbeitszeit im Handelsgewerbe und in sonstigen offenen Verkaufsstellen gewöhnt haben, so halten wir eine weitere Herabsetzung der Arbeitszeit auf 8 Stunden für notwendig und durchführbar.

Ausnahmebestimmungen, die die Aufhebung der vorgeschriebenen Höchstarbeitszeit gestatten, sollten nur für wirklich notwendige und dringende Fälle getroffen werden. Danach ist vor allem zu streichen der Absatz 1 des § 139d, der mechanisch einen Passus aus der Gewerbeordnung übernommen hat, der für das Handelsgewerbe in keiner Weise zutrifft. Ferner beantragen wir auch, den Absatz 4 des § 139d zu streichen. Der in manchen Geschäften übliche längere Geschäftsverkehr an bestimmten Tagen ist nur eine Konzession an den althergebrachten Schlendrian des Publikums, auf den Rücksicht zu nehmen durchaus keine Veranlassung vorliegt. Sobald an den betreffenden Tagen alle Geschäfte zur gewöhnlichen Zeit geschlossen werden, ist auch ein Schaden für die Geschäftsinhaber nicht zu befürchten.

Werden unsere Anträge angenommen, so ist damit der im Entwurf vorgesehene Absatz 1 des § 139e hinfällig. Dieser Absatz enthält eine soziale Ungerechtigkeit insofern, als er die Festsetzung einer Ladenschlußstunde lediglich von dem Willen einer Mehrheit der Geschäftsinhaber abhängig macht, während doch die Angestellten, die sich nicht nach Belieben aus dem Geschäft entfernen können, in weit stärkerem Maße an einer Ladenschlußstunde interessiert sind, und mit Recht verlangen können, daß auch ihr Wille bei einer etwaigen von den Interessenten zu treffenden Entscheidung mit in die Wagschale geworfen wird. Die Bestimmung bedeutet auch einen völligen Bruch mit der seitens des Gesetzgebers in § 142 der Gewerbeordnung anerkannten sozialen Gleichberechtigung der Gewerbetreibenden und Arbeiter. Dort ist ausdrücklich festgelegt, daß statutarische Bestimmungen einer Gemeinde oder eines weiteren Kommunalverbandes nur nach Anhörung beteiligter Gewerbetreibender und Arbeiter abgefaßt werden können.

Die Notwendigkeit, Ausführungsbestimmungen zu dem § 62 des Handelsgesetzbuches zu schaffen, ist bei der dritten Beratung des Handelsgesetzbuches am 7. April 1897 im Reichstage allseitig anerkannt und durch Annahme der Resolution des Herrn Abgeordneten Dr. Freiherrn von Hertling und Genossen zum Ausdruck gebracht worden.

Im § 139g ist es in das Belieben des Bundesrats gestellt, Vorschriften darüber zu erlassen, welchen Anforderungen die Laden-, Arbeits- und Lagerräume und deren Einrichtung, sowie die Maschinen und Gerätschaften zum Zwecke der Durchführung der im § 62 Abs. 1 des Handelsgesetzbuches enthaltenen Grundsätze zu genügen haben.

wir fordern, daß der Bundesrat verpflichtet wird, diese Vorschriften gleichzeitig mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes zu erlassen und sie auch auf den Absatz 2 des § 62 des Handelsgesetzbuches auszudehnen.

Die Erfahrungen, die mit dem Erlaß bundesrätlicher Verordnungen auf Grund der Novelle zur Gewerbeordnung vom Jahre 1890 gemacht sind, veranlassen mit gebieterischer Notwendigkeit die Festsetzung eines bestimmten Termins, bis zu welchem die im § 139g geforderten Verordnungen zu erlassen sind. Als ein solcher Termin dürfte am besten der von uns vorgeschlagene Zeitpunkt des Inkrafttretens des zur Beratung stehenden Gesetzes zu betrachten sein.

Unberücksichtigt läßt der Entwurf das vom Reichstage durch Annahme der Resolution von Hertling und Genossen ausgesprochene Verlangen, auch die §§ 134a und ff. auf das Handelsgewerbe auszudehnen. Diese Paragraphen handeln von den Arbeitsordnungen in größeren Betrieben. Es ist durchaus notwendig, daß auch hierüber Bestimmungen für das Handelsgewerbe getroffen werden, da Arbeitsordnungen in größeren Betrieben schon jetzt allgemein üblich sind, aber in ungerechter und einseitiger Weise von den Geschäftsinhabern diktiert werden.

Ein Bedürfnis für die Bestellung besonderer Aufsichtsorgane zur Durchführung der Schutzvorschriften wird in der Begründung des Entwurfs bestritten. Auf Grund der mit der Durchführung der Sonntagsruhe gemachten Erfahrungen stellen wir die gegenteilige Behauptung auf, daß ohne die Bestellung besonderer mit den Verhältnissen im Handelsgewerbe genau vertrauter Aufsichtsorgane alle Schutzgesetze den Handelsangestellten keine wesentliche Aenderung der jetzt bestehenden Zustände bringen werden.

Die Vorschriften über die Sonntagsruhe werden in Kontoren, wie in Ladengeschäften fortgesetzt mißachtet, ohne daß die Polizeibehörden dagegen einschreiten. Die Selbsthilfe der Angestellten kann hier nicht einsetzen, weil dem einzelnen bei einem Protest gegen Verletzung des Gesetzes die Gefahr der Entlassung droht, während andererseits selbständige Organisationen der Gehilfen und Arbeiter, die im stande wären, eine strenge Beobachtung des Gesetzes zu erzwingen, nicht vorhanden sind. Will der Gesetzgeber somit, daß die von ihm zu schaffenden Bestimmungen zum Schutze der Angestellten auch durchgeführt werden, so muß er notwendigerweise Aufsichtsorgane (Handelsinspektoren) einsetzen, die am besten aus den Reihen der Handlungsgehilfen von diesen zu wählen sind. Hiermit wäre die Sicherheit für eine sachverständige, die Bedürfnisse kennende Handelsinspektion gegeben, die der Gewerbeinspektion angeschlossen werden könnte.

Unberücksichtigt gelassen hat der Entwurf des Bundesrats einen besonders dringenden Wunsch der Angestellten im Handelsgewerbe,

den Wunsch nach einem Ausbau der Sonntagsruhe-Bestimmungen. Die Sonntagsruhe hat sich allgemein eingebürgert, in zahlreichen Versammlungen der Unternehmer ist ausgesprochen worden, daß niemand den früheren Zustand zurückwünsche, daß im Gegenteil ein Ausbau und eine Vereinheitlichung der Sonntagsruhe notwendig sei. Diesen Wünschen nachzukommen ist unseres Erachtens nach die vom Bundesrat beschlossene Abänderung der Gewerbeordnung die geeignetste Gelegenheit.

Wir beantragen deshalb die Festsetzung einer Sonntagsruhe von 36 Stunden für alle im Handelsgewerbe und in sonstigen offenen Verkaufsstellen beschäftigten Angestellten und sind der Meinung, daß Unternehmer und Publikum sich an die vollständige Sonntagsruhe in gleicher Weise gewöhnen werden, wie es mit der jetzt stattfindenden teilweisen Sonntagsruhe der Fall gewesen ist."

Der Leipziger Kongreß beschäftigte sich dann noch mit der Forderung eines freien Tages in jeder Woche für die im Personenfuhrwerk tätigen Kollegen und wurde zu dieser Frage nachstehender Beschluß einstimmig gefaßt:

„In Anbetracht, daß die Arbeitszeit der im Verkehr, speziell Droschkengewerbe, beschäftigten Kutscher eine ganz enorm lange und unbegrenzte und der Kutscher diesbezüglich ganz der Willkür des Unternehmers ausgesetzt ist, auch für die im genannten Gewerbe Beschäftigten ein freier Tag nur nach freier Uebereinkunft zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer besteht, erklärt der Kongreß aller im Handels- und Verkehrsgewerbe beschäftigten Arbeiter Deutschlands es für nicht im Interesse der Verkehrssicherheit sowohl, als auch im Interesse der im Verkehrsgewerbe Beschäftigten, wenn sie von den Bestimmungen im § 105i der Reichsgewerbeordnung ausgeschlossen sind. Der Kongreß steht auf dem Standpunkt des Abgeordneten Bebel, daß für die im Verkehrsgewerbe Beschäftigten durch Gesetz jede Woche ein freier Tag festgesetzt wird, welcher in jeder dritten Woche auf einen Sonntag fallen muß.

Der Kongreß muß umsomehr auf diesem Standpunkt beharren, als durch die immer weitere Ausdehnung des elektrischen Straßenbahnbetriebes eine immer größere Verantwortung die Wagenführer der übrigen Fuhrwerke trifft, und demzufolge eine fortgesetzt steigende Aufwendung der geistigen Kräfte erfordert."

Zahlreiche Berufsversammlungen beschäftigten sich dann im ganzen Reiche mit dem Entwurf zur Gewerbeordnungsnovelle betreffend die Arbeitsverhältnisse im Handelsgewerbe. Was da die Sozialreformer am grünen Tisch alles zu hören bekamen, war nicht immer schmeichelhafter Natur. All diese Proteste gaben dem Leipziger Kongreßbeschlusse erst den gehörigen Nachdruck. Das konnte nicht ohne Einfluß auf die Beratung der Novelle im Reichstage bleiben. Das Ergebnis dieser Beratung waren dank des Druckes von unten schließlich doch noch einige Verbesserungen. Und nach vielem Hin und Wieder, nach langem, heißem Kampf kam eine Abschlagszahlung. Am 1. Oktober 1900 trat die neue Gewerbeordnungsnovelle in Kraft. Sie lautete so:

„Von 9 Uhr abends bis 5 Uhr morgens müssen offene Verkaufsstellen für den geschäftlichen Verkehr geschlossen sein. Die beim Ladenschluß im Laden schon anwesenden Kunden dürfen noch bedient werden.

Ueber 9 Uhr abends dürfen Verkaufsstellen für den geschäftlichen Verkehr geöffnet sein:

1. für unvorhergesehene Notfälle,

2. an höchstens vierzig von der Ortspolizeibehörde zu bestimmenden Tagen, jedoch nur bis spätestens 10 Uhr abends,
3. nach näherer Bestimmung der höheren Verwaltungsbehörde in Städten, welche nach der jeweilig letzten Volkszählung weniger als 2000 Einwohner haben, sowie in ländlichen Gemeinden, sofern in denselben der Geschäftsverkehr sich vornehmlich auf einzelne Tage der Woche oder auf einzelne Stunden des Tages beschränkt.

Während der Zeit, wo die Verkaufsstellen geschlossen sein müssen, ist das Feilbieten von Waren auf öffentlichen Wegen, Straßen, Plätzen oder an anderen öffentlichen Orten oder ohne vorherige Bestellung von Haus zu Haus im stehenden Gewerbebetriebe (§ 42b Abs. 1 Ziffer 1) sowie im Gewerbebetriebe im Umherziehen (§ 55, Abs. 1 Ziffer 1) verboten. Ausnahmen können von der Ortspolizeibehörde zugelassen werden.

Ruhezeit und Mittagspausen.

§ 139e. In offenen Verkaufsstellen und den dazu gehörigen Schreibstuben, Comptoiren und Lagerräumen ist den Gehilfen, Lehrlingen und Arbeitern nach Beendigung der täglichen Arbeitszeit eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens zehn Stunden zu gewähren.

In Gemeinden, welche nach der jeweilig letzten Volkszählung mehr als 20 000 Einwohner haben, muß die Ruhezeit in offenen Verkaufsstellen, in denen 2 oder mehr Gehilfen und Lehrlinge beschäftigt werden, für diese mindestens 11 Stunden betragen, für kleinere Ortschaften kann diese Ruhezeit durch Ortsstatut vorgeschrieben werden.

Innerhalb der Arbeitszeit muß den Gehilfen, Lehrlingen und Arbeitern eine angemessene Mittagspause gewährt werden. Für Gehilfen, Lehrlinge und Arbeiter, die ihre Hauptmahlzeit außerhalb des die Verkaufsstelle enthaltenden Gebäudes einnehmen, muß diese Pause mindestens 1½ Stunde betragen.

Ausnahmen.

§ 139d. Die Bestimmungen des § 139e finden keine Anwendung:

1. auf Arbeiten, die zur Verhütung des Verderbens der Waren unverzüglich vorgenommen werden müssen,
2. für die Aufnahme der gesetzlich vorgeschriebenen Inventur, sowie bei Neueinrichtungen und Umzügen,
3. außerdem an jährlich höchstens 30 von der Ortspolizeibehörde allgemein oder für einzelne Geschäftszweige zu bestimmenden Tagen.

§ 139m. Die Bestimmungen des § 139c 2c. finden auf den Geschäftsbetrieb der Konsum- und anderer Vereine entsprechende Anwendung.

Vom 1. Oktober 1900

ab müssen sämtliche Detailgeschäfte, welche mehr als 20 Gehilfen, Gehilfinnen, Hilfsarbeiter und Lehrlinge beschäftigen, Arbeitsordnungen einführen.

Die am 1. Oktober in Kraft tretende Gewerbeordnungs-Novelle verlangt für jede offene Verkaufsstelle, in welcher in der Regel mindestens 20 Gehilfen beschäftigt werden, den Erlaß einer Arbeitsordnung (§ 139k Gew.-Ord.-Nov.) innerhalb vier Wochen nach Inkrafttreten des Gesetzes oder nach Eröffnung des Betriebes. Für einzelne Abteilungen des Geschäfts oder Gruppen von Angestellten können besondere Arbeitsordnungen erlassen werden.

Die Arbeitsordnung muß enthalten:

1. Anfang und Ende der täglichen Arbeitszeit, sowie über die Pausen, wobei Verschiedenheiten nach den Jahreszeiten und Angaben darüber, wann und unter welchen Voraussetzungen Ausnahmen von der regelmäßigen Dauer der Arbeitszeit stattfinden können, zulässig sind.
2. Zeit und Ort der Abrechnung und Lohnzahlung.
3. Die Kündigungsfristen, sowie über die Gründe, aus welchen Entlassung oder Austritt ohne Aufkündigung erfolgen darf. Andere als die in der Arbeitsordnung oder in den §§ 71 und 72 des Handelsgesetzbuchs vorgesehenen Gründe der Entlassung und des Austritts dürfen im Arbeitsvertrage nicht vereinbart werden. (§ 139k G.-O.-N.)
4. Art und Höhe von Strafen, sowie die Form von deren Festsetzung und bei Geldstrafen über deren Einziehung und den Verwendungszweck.

   Die Geldstrafen sind nebst Namen der Bestraften, Tag und Ursache der Bestrafung in ein Verzeichnis einzutragen (§ 139k G.-O.-N.), dessen Einsicht der Ortspolizeibehörde jederzeit freisteht. — Strafbestimmungen, die das Ehrgefühl oder die guten Sitten verletzen, sind ausgeschlossen. Geldstrafen dürfen den halben durchschnittlichen Tagesarbeitsverdienst nur dann übersteigen, wenn es sich um Tätlichkeiten gegen Mitbeschäftigte, erhebliche Verstöße gegen die guten Sitten pp. handelte (§ 134b Abs. 2). Die Strafgelder müssen zum Besten der Angestellten verwendet werden und das Recht des Geschäftsinhabers, Schadenersatz zu fordern, wird durch diese Geldstrafen nicht eingeschränkt.

Der Geschäftsinhaber darf aber auch noch weitere Bestimmungen in die Arbeitsordnung aufnehmen (§ 134b Abs. 3), über die Ordnung des Betriebes und das Verhalten der Angestellten. Jedoch dürfen andere als in der Arbeitsordnung vorgesehene Strafen nicht verhängt werden. Diese müssen ohne Verzug festgestellt und den Angestellten mitgeteilt werden. (§ 134c G.-O.-N.)

Der Erlaß der Arbeitsordnung erfolgt durch Aushang; sie muß an geeigneter, allen beteiligten Angestellten zugänglicher Stelle ausgehängt und stets in lesbarem Zustande erhalten werden. Auch ist sie jedem in die Beschäftigung Eintretenden einzuhändigen. (§ 134e G.-O.) Dasselbe gilt von Nachträgen.

Vor dem Erlaß der Arbeitsordnung oder eines Nachtrages muß den großjährigen Angestellten Gelegenheit gegeben werden, sich dazu zu äußern. Die Arbeitsordnung und etwa geltend gemachte Bedenken sind, soweit sie schriftlich oder zu Protokoll erfolgten, binnen drei Tagen nach dem Erlaß, in zwei Ausfertigungen unter Darlegung der Besprechung der unteren Verwaltungsbehörde einzureichen. (§ 134d und e G.-O.) — Gegen Anordnung der letzteren steht binnen zwei Wochen die Beschwerde an die höhere Verwaltungsbehörde frei, welche in zweifelhaften und wichtigen Fällen vor ihrer Entscheidung die Entschließung des Ministers für Handel und Gewerbe einzuholen hat. Gegen die Entscheidung der höheren Verwaltungsbehörde kann eine weitere Beschwerde nicht angebracht werden. (Ministerialerlaß vom 26. Februar 1892, betr. Ausführung der Gewerbeordnungsnovelle vom 1. Juni 1891, und zwar Abschnitt D. IV.)

Die beim Inkrafttreten der neuen Bestimmungen — also am 1. Oktober d. J. — vorhandenen Arbeitsordnungen müssen natürlich,

um Gültigkeit zu haben, den vorher bezeichneten Anforderungen genügen; nur ist die Anhörung der großjährigen Angestellten nicht erforderlich. Dagegen müssen spätere Abänderungen solcher Arbeitsordnungen, sowie seit dem 1. Oktober 1899 erstmalig erlassene, auch diese Vorbedingungen erfüllen.

Schon bestehende Arbeitsordnungen sind binnen vier Wochen der unteren Verwaltungsbehörde (s. oben) in zwei Ausfertigungen einzureichen. (§ 139k Abs. 4 G.-O.-N.)"

Gewiß war das kein ganzer und voller Erfolg, aber doch ein Erfolg, der sich sehen lassen konnte. Jahrelange Organisationsarbeit war wenigstens einigermaßen belohnt worden. Nur der, der weiß, wie schwer im junkerlichen Deutschland die Gesetzgebungsmaschine für die Arbeiterschaft in Gang zu bringen ist, nur der wird ermessen, welche Riesenarbeit hier die gewerkschaftliche Organisation für die Gesamtheit der Berufsangehörigen, nicht etwa für ihre Angehörigen allein, geleistet hatte. Indes die organisierten Kollegen fanden in der sozialpolitischen Arbeit ihre Erholung. Nicht gönnte man sich die Zeit zu kurzer Rast, die Losung hieß vielmehr: Nun aber weiter!

Die Gewerbeordnungsnovelle hatte den örtlichen Behörden die Befugnis eingeräumt, auf Verlangen der Ladeninhaber eine Abstimmung unter diesen, bezüglich Einführung des Achtuhr-Ladenschlusses, vorzunehmen. Wo sich zwei Drittel der Abstimmenden für den Achtuhr-Ladenschluß erklärten, sollte die Behörde den Schluß verfügen. Diese Bestimmung verlegte den Kampf um den Achtuhr-Ladenschluß in die einzelnen Städte. Bald dort, bald da entbrannte der Streit und schließlich blieben unsere tapferen, immer wieder von neuem angreifenden Kollegen, in vielen Fällen Sieger. Eine große Anzahl von Städten des Deutschen Reiches genießen schon heute die Segnungen des Achtuhr-Ladenschlusses, in anderen, so in Berlin, ist die Einführung desselben nur noch eine Frage ganz kurzer Zeit. So wurde auch dieser langwierige Guerillakrieg mit guten Erfolgen belohnt. Ein Beweis mehr, wie wegbewußte Organisationsarbeit stets zum Ziele führen muß.

Nachdem so für die Handelsarbeiter eine gesetzliche Beschränkung der ärgsten Ausbeutung zur Tatsache geworden, galt es für die Organisation die Gesetzgebung für die Hebung der sozialen Lage der Arbeiter des Transportgewerbes in Bewegung zu setzen. Bevor dieses in weiterem Umfange geschah, versuchte die Berliner Organisation die „Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft" für eine Aktion zwecks Verkürzung der Arbeitszeit, das Speditionsgewerbe betreffend, zu gewinnen. In der nachstehend folgenden Eingabe unseres Verbandes an genannte Korporation, wurde diese ersucht, bei den beteiligten Firmen dahin zu wirken, daß seitens der Kaufleute auf eine Abholung der Güter nach 8 Uhr abends verzichtet werde.

„Berlin, den 5. September 1899.

An

die Aeltesten der Kaufmannschaft

zu

Berlin.

Der unterzeichnete Vorstand erlaubt sich im Auftrage seiner Mitglieder, Ihnen folgendes ganz ergebenst zu unterbreiten:

In einer großen Zahl von Engrosgeschäften Berlins ist es üblich, die Expedition der sogenannten Bahngüter erst in den späten Abendstunden vorzunehmen und spät in der Nacht dem Spediteur zur Beförderung zu übergeben.

Diese, nach Bahnschluß dem Spediteur übergebenen Güter werden am nächsten Tage auf der Bahn eingeliefert. Dasselbe wäre der Fall, wenn die Güter erst des Morgens dem Spediteur ausgeliefert würden. Gelegentlich einer persönlichen Rücksprache mit den vereinigten Spediteuren ist uns dies ausdrücklich bestätigt worden.

Werden die Güter erst des Morgens an die Spediteure aufgeliefert, was diese nach eigener Aussage lebhaft wünschen, so ließe sich auch ein früherer Geschäftsschluß ermöglichen, der im Interesse des kaufmännischen Personals sowohl, als auch der Herren Chefs und ferner im Interesse der Spediteure und ihres jetzt bis zum frühen Morgen arbeitenden Personals dringend zu wünschen wäre.

Wir sind der Meinung, daß eine Abhilfe umso leichter herbeizuführen ist, als die späte Expedition der Bahngüter infolge der Hast, mit der sie erfolgt, verschiedene Unzuträglichkeiten im Gefolge hat und nur auf einen, mit der Zeit zu einer Kalamität gewordenen, üblen Ortsgebrauch zurückzuführen ist. Eine Abänderung, wie von uns vorgeschlagen, kommt auch den Herren Chefs zugute, weil, abgesehen von der Möglichkeit des früheren Geschäftsschlusses, auch die Expedition der Güter am anderen Morgen mit mehr Sorgfalt und Aufmerksamkeit durchgeführt werden kann. Für die Rollkutscher und Speditionsarbeiter würde eine Aenderung im Sinne unseres Vorschlages eine bedeutende Verkürzung ihrer so überaus langen Arbeitszeit sein. Deshalb gestatten wir uns, die Aeltesten der Kaufmannschaft zu bitten, dahin wirken zu wollen, daß die Bahngüter, soweit sie nicht bis 8 Uhr abends fertig gestellt werden können, erst am nächsten Tage expediert werden, wie dies in der weitaus größten Zahl der deutschen Handelsstädte der Fall ist.

Wir geben uns daher der wohl berechtigten Hoffnung hin, daß die Aeltesten der Kaufmannschaft zu Berlin unsere bescheidenen Vorschläge in Erwägung ziehen werden, umsomehr, als dadurch eine wesentliche Besserung der sozialen Verhältnisse im Handels- und Transportgewerbe erzielt werden würde. Auf gütige Antwort und eventl. Vorschläge in dieser für die Mitglieder unseres Verbandes und alle unsere Berufskollegen so wichtigen Frage hoffend, zeichnet

mit vorzüglicher Hochachtung

Zentralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands.

Der Vorstand."

Die „Aeltesten" gaben auf dieses Schreiben folgende Antwort:

„Infolge Ihres gefälligen Schreibens vom 5. September d. J. haben wir die in Abschrift anliegende Aufforderung an den Lokalverein Berliner Spediteure gerichtet.

Die Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin.

Wm. Herz. Weigert.

V. 210. 99.

Abschrift.

Berlin, den 4. November 1899.

Das in Abschrift anliegende Schreiben des Zentralverbandes der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands vom 5. September d. J. hat uns Anlaß gegeben, in unserem Kollegium

sowohl als auch mit dem Korporations-Ausschuß für Speditions- und Verkehrswesen die Frage zu erörtern, ob es nicht möglich sei, die hier übliche späte Arbeit an der Fertigstellung und Abrollung der für den Bahnversand bestimmten Güter zu beseitigen. Denn wir müssen darin beipflichten, daß diese Arbeit in den späten Abend- und Nachtstunden ein schwerer Mißstand für alle Beteiligten ist.

Unsere Prüfung hat uns das Ergebnis geliefert, daß die Interessen der Versender einen früheren Schluß der Abgabe der Güter an den Spediteur — etwa um 8 Uhr abends — wohl zulassen und in gewissem Sinne sogar anempfehlen, weil alsdann eine sorgfältigere Behandlung der Güter, sowie eine Minderung der Kollidiebstähle zu erwarten ist. Freilich verhehlen wir uns nicht, daß eine gründliche Aenderung mancher geschäftlichen Dispositionen hierzu erforderlich sein wird. Man wird alle der Abrollung der Güter vorhergehenden Arbeiten um ebenso viel früher legen müssen, wie diese selbst früher gelegt wird, so z. B. in der Konfektions-Industrie die Ablieferung der Arbeiten seitens der Hausindustriellen bezw. der Zwischenmeister. Wo trotzdem die Verpackung nicht bis zu der in Aussicht genommenen Schlußstunde beendet ist, da wird unter Umständen man Räume schaffen müssen, in denen die fertig verpackten Waren lagern können, bis sie der Spediteur in der Frühe des nächsten Tages abholt. Manche Betriebe werden vielleicht vermehrte Arbeitskräfte einstellen müssen, um die Packarbeit rechtzeitig bewältigen zu können. Und so werden sich ohne Zweifel in der Praxis wenigstens im Anfang noch manche andere Schwierigkeiten ergeben, namentlich für die sogenannten Saison-Industrien.

Indessen handelt es sich doch nur um Schwierigkeiten, keineswegs um unübersteigliche Hindernisse. Die soziale Gesetzgebung, namentlich das Arbeiterschutzgesetz von 1891 mit seinen Bestimmungen über Sonntagsruhe, Schutz der Arbeiterinnen und jugendlichen Arbeiter usw., haben die Geschäftsinhaber gelehrt, daß manches durchführbar ist, was sie für undurchführbar erklärt hatten. Sie sollten deshalb auch die hier in Rede stehende Reform durchführen, und zwar um so eher, als sie sonst gewärtigen müssen, in Bälde durch das Gesetz hierzu gezwungen zu werden und sich die mit solchem Zwange verbundene, dem Geschäftsmanne mit Recht so unwillkommene polizeiliche Beaufsichtigung gefallen lassen zu müssen. Denn die Tendenz unserer Arbeiterschutzgesetzgebung, die z. B. in der gegenwärtig dem Reichstage vorliegenden Novelle zur Gewerbeordnung mit ihren Bestimmungen gegen Ueberarbeit der Hausindustriellen, über den Ladenschluß usw. deutlich zu Tage tritt, läßt nicht den geringsten Zweifel, daß sie sich kein Gebiet der gewerblichen Tätigkeit, auf welchem das Personal übermäßig angestrengt wird, entgehen lassen wird, deshalb wäre es für die Geschäftsinhaber im höchsten Grade angebracht, hier dem gesetzgeberischen Eingriff durch freien Entschluß zuvorzukommen. Tun sie das nicht, so werden sie sich die unausbleiblichen Härten eines staatlichen Zwanges selbst zuzuschreiben haben und ihre dann zu erwartenden Klagen werden voraussichtlich keine Berücksichtigung finden.

Die Mahnung, hier schleunigst Wandel zu schaffen, hat sich in erster Linie an die Waren versendenden Firmen zu richten, in zweiter Linie auch an die Spediteure, die im Auftrage jener die späte Abrollung der Güter besorgen. Die praktische Initiative liegt unseres Erachtens den Spediteuren ob. Denn einmal führt sie hierzu das hervorragende Interesse, das sie an einer Besserung haben, weil sie die späteste Arbeit zu verrichten und dabei große Kosten für Ueberstundenlöhne, Beleuchtung, Abnutzung der Pferde zu tragen haben. Sodann aber können sie die Maßregel leichter

durchführen, weil sie die an Zahl weit kleinere Gruppe sind und daher die erforderliche Vereinbarung unter den Konkurrenten eher zu Stande bringen können.

Diese Vereinbarung hätte dahin zu gehen daß die Spediteure sich gegenseitig verpflichten, nach 8 Uhr abends keine Güter mehr von den Geschäftslokalen abzurollen. Für diese Einrichtung werden die Spediteure den Beifall und die Unterstützung aller einsichtigen Versender finden, und sofern dies nicht der Fall ist, werden sie in der Lage sein, den nötigen Zwang auszuüben — sofern sie nur unter einander einig sind.

Der Lokalverein Berliner Spediteure umfaßt unseres Wissens die ganz überwiegende Mehrheit dieses Gewerbes am hiesigen Platze. Wir wenden uns deshalb an ihn mit dem Ersuchen, jene Initiative zu ergreifen, indem er seine Mitglieder veranlaßt, die bezeichnete Vereinbarung zu treffen und davon in einem gemeinsamen Zirkulare die sämtlichen Kunden in Kenntnis zu setzen.

Zwischen der Ankündigung und dem Inkrafttreten der Maßregel wird eine angemessene Frist zu lassen sein, damit die Geschäfte ihre Dispositionen treffen können. Die Innehaltung der Vereinbarung seitens der einzelnen Teilnehmer wird sich durch ihre Vereinigung leicht kontrollieren lassen.

Sollte eine Minderheit der Spediteure in übelangebrachtem Konkurrenzinteresse sich von der Vereinbarung fern halten, so darf dies unseres Erachtens für die einsichtige Mehrheit kein Hindernis bilden, weil jene bald durch ihr eigenes Interesse und besonders durch den von ihren Arbeitern ausgehenden Druck zum Anschluß gebracht werden dürfen.

Wir sehen einer Mitteilung über Ihre Entschließung in dieser Angelegenheit entgegen.

Die Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin.

An den Lokalverein Berliner Spediteure,
z. H. des Vorsitzenden, Herrn Kommerzienrat Emil Jacob
hier."

Ganz umsonst war diese Aktion nicht eingeleitet worden; sie brachte bei einzelnen Firmen Erleichterungen, die freilich nicht durchgreifender Natur waren. All dies brachte die Organisationsleitung zur Ueberzeugung, daß auf dem Wege der freien Vereinbarung im Transportgewerbe ebensowenig wie im Handelsgewerbe für die Verbesserung der sozialen Lage der Kollegenschaft zu erreichen ist. Solche Erfahrungen waren besonders dazu angetan, mit aller Kraft eine gesetzliche Regelung der Arbeitsverhältnisse im Transport- und Fuhrgewerbe zu fordern.

Das geschah vorerst in den öffentlichen und Mitgliederversammlungen der einzelnen Orte. Allüberall wurde genannte Forderung zum Beschluß erhoben. Aus den vielen Veranstaltungen dieser Art wollen wir zur näheren Charakteristik der Bewegung nur eine Resolution wiedergeben, deren Inhalt und Sinn die Beschlüsse an den einzelnen Orten treu spiegelt. Diese Resolution datiert vom 18. Dezember 1900 und ist das Produkt einer Versammlung der Berufskollegen in Königsberg i. Pr. Sie lautet:

„In Erwägung daß die Arbeitsverhältnisse im Transportgewerbe tief traurige und besonders die Arbeitszeit der Angestellten eine übermäßig lange, in keiner Weise beschränkte ist. In fernerer Erwägung, daß durch die lange Arbeitszeit eine vollständige Er-

schlaffung der Kräfte der Transportarbeiter eintritt, so daß, wie die Polizeibehörden bezeugen können, die Führer von Transportfahrzeugen aus Uebermüdung bei ihrer Tätigkeit einschlafen und dadurch sich nicht nur selbst, sondern auch den Straßenverkehr aufs höchste schädigen. In weiterer Erwägung, daß die größere Mehrzahl der Unglücksfälle auf der Straße den geschilderten Tatsachen zuzuschreiben ist, erachtet es die Versammlung im Interesse der Sicherheit aller Staatsbürger für unbedingt notwendig, daß eine gesetzliche Regelung der Arbeitszeit der Transportarbeiter herbeigeführt wird.

Die Versammlung ersucht daher die Reichskommission für Arbeiterstatistik dringend, baldigst eingehende Erhebungen über die Arbeitsverhältnisse in den verschiedenen Branchen des Transportgewerbes vornehmen zu lassen und das gewonnene Material den gesetzgebenden Körperschaften zwecks Schaffung einer entsprechenden Novelle zur Gewerbeordnung zu übermitteln."

So schallte es mehr und mehr aus allen Gauen Deutschlands. Von unten herauf kam das ungestüme Verlangen nach diesbezüglicher Verbesserung der Arbeitsverhältnisse. Die Angehörigen des Transportgewerbes begannen endlich ihre Lage als eine menschenunwürdige zu fühlen und mit aller Kraft auf eine Aenderung derselben hinzuarbeiten. Die Bewegung kam nicht nur in den großen Städten, sondern selbst in kleineren Ortschaften von Tag zu Tag mehr und mehr in Gang. Diesem Streben nach aufwärts mußte und wollte auch die Organisation entsprechende Rechnung tragen.

Auf dem 4. Berufskongreß, der zu Ostern in Nürnberg tagte, wurde ebenfalls oder vielmehr infolge der allgemeinen Bewegung, die Frage der reichsstatistischen Erhebungen im Transportgewerbe in ausführlichster Weise behandelt. Kurz vor diesem Kongreß hatte der Bundesrat beschlossen, den Forderungen der Transportarbeiterschaft insoweit nachzukommen, als Erhebungen im privaten Transport- und Verkehrswesen demnächst vorgenommen werden sollten. Die Angestellten der Straßen- und Eisenbahnen schloß man von den geplanten Erhebungen mit der famosen Begründung aus, daß diese Betriebe der Reichsgewerbeordnung nicht unterstellt seien. Gegen solche Einschränkung der Erhebungen sah sich der Nürnberger Berufskongreß veranlaßt, aufs allerschärfste zu protestieren. Nach einer lebhaften und ausgedehnten Aussprache wurde folgende Resolution einstimmig zum Beschluß erhoben:

„Der Kongreß der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter zu Nürnberg beschließt, die Reichskommission für Arbeiterstatistik zu ersuchen:

„Die geplanten Erhebungen über die Arbeitsverhältnisse im Transport- und Verkehrsgewerbe auf sämtliche im Personen- und Warentransport Beschäftigten als da sind: Droschken-, Chaisen- und Torwagen-Kutscher, Straßenbahner und in Omnibusbetrieben Angestellte, Fuhrleute und Geschirrführer aller Art, Speditionskutscher und -Arbeiter, Bierfahrer, Geschäftskutscher jeder Branche 2c. auszudehnen.

Die Erhebungen sind derart zu pflegen, daß

a) unter Mitwirkung von Sachverständigen aus den Organisationen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer des Berufes entsprechende Fragebogen ausgearbeitet und an die Interessenten in den verschiedensten Orten Deutschlands ausgegeben werden,

b) daß die Interessenvereinigungen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer um Abgabe schriftlicher Gutachten ersucht werden,

c) Auskunftspersonen von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite von der Reichskommission über die Verhältnisse befragt werden,

d) zu dieser Befragung Sachverständige aus den Berufsvereinigungen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer hinzugezogen werden."

Der Kongreß beschließt ferner, die Reichskommission für Arbeiterstatistik dringend zu ersuchen, das aus den Erhebungen gewonnene Material schleunigst mit geeigneten Vorschlägen den gesetzgebenden Faktoren zu übergeben, um baldmöglichst die unbedingt notwendige Regelung der Arbeitsverhältnisse im Transport- und Verkehrsgewerbe von Gesetzes wegen herbeizuführen."

Damit war der die Erhebungen pflegenden Behörde zu gleicher Zeit gesagt, wie sie es anstellen müßte, um brauchbare und den wirklichen Tatsachen entsprechende Ergebnisse zu erzielen. Im nächsten Abschnitt dieser Schrift werden wir zeigen, inwieweit die Reichsregierung diesem Arbeiterverlangen nachgekommen ist.

Der Kongreß beschäftigte sich noch mit der Frage eines einheitlichen und früheren Güterannahme- und -Ausgabeschlusses auf den Eisenbahnhöfen. Nur wenige [illegible] damals ihre Luken schon um 7 Uhr abends für den Verkehr. Zumeist trat dieser Schluß um 8 Uhr, vielfach erst gar um 9 Uhr abends ein, ja, es gab sogar Güterbahnhöfe, die ihre Luken erst dann schlossen, wenn niemand mehr zur Abfertigung da war. Im Interesse des regelrechten Güterverkehrs selbst, sowie im Interesse der Güterboden- und Speditionsarbeiter war es daher geboten, einen einheitlichen 6 Uhr-Lukenschluß einzuführen. Der Kongreß nahm deswegen einstimmig folgenden Antrag an:

„In Erwägung, daß die Arbeitszeit im Speditionsgewerbe sich nicht eher wirksam regeln läßt, ehe nicht die Eisenbahnbehörden den Schluß der Güterannahme früher als bisher eintreten lassen, beschließt der Kongreß: daß geeignete Schritte unternommen werden, den Schluß der Güterannahme auf 6 Uhr abends für alle Bahnhöfe festzulegen, desgleichen auch die Güterausgabe nach 6 Uhr abends nicht stattfinden zu lassen."

Die Organisationsleitung hat diese Resolution mit einer ausführlichen Begründung versehen, an die damaligen bundesstaatlichen Eisenbahnminister mit der Bitte um Berücksichtigung abgesandt. Diese Exzellenzen haben es aber nicht für notwendig befunden, darauf eine Antwort zu erteilen.

Auf dem Berufskongreß zu Nürnberg waren die Wirkungen des 9 Uhr-Ladenschlußgesetzes schon zu ersehen; es hatte sich noch weit mehr, als selbst von dem größten Pessimisten befürchtet wurde, herausgestellt, daß diese Art Arbeiterschutz für die Handelsarbeiter ein gänzlich ungenügender ist, was seitens aller Delegierten auf besagtem Kongreß konstatiert werden konnte. Nach ergiebiger Diskussion einigte man sich auf folgende Resolution, die dann einstimmig zum Beschluß erhoben wurde.

„Der Kongreß der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter zu Nürnberg erkennt den gesetzlich eingeführten Neunuhr-Ladenschluß als eine Abschlagszahlung auf die Forderungen der Handelsarbeiter an.

Der Kongreß erklärt jedoch nach wie vor, den gesetzlichen Achtuhr-Geschäftsschluß fordern zu müssen und verpflichtet die

Berufskollegen allerorts, nicht eher zu ruhen, bis diese Forderung ohne Ausnahme durchgeführt ist.

Der Kongreß hält den Achtuhr-Geschäftsschluß für umso leichter durchführbar, als die Befürchtungen, die von verschiedenen Seiten gegen eine bestimmte Geschäftsschlußstunde gehegt wurden, sich als absolut grundlos herausgestellt haben und die Geschäftsinhaber in ihrer weitaus größten Mehrheit mit der Beschränkung der Geschäftszeit nicht nur zufrieden sind sondern auch selbst lebhaft die Einführung des gesetzlichen Achtuhr-Geschäftsschlusses herbeiwünschen und auch auf die Engros- und Bankgeschäfte herbeigeführt wissen wollen.

Der Kongreß konstatiert, daß bisher in den meisten Orten die Bestimmungen über den Ladenschluß seitens der Geschäftsinhaber in großem Maßstabe übertreten worden sind.

Der Kongreß konstatiert weiter, daß bisher an vielen Orten seitens der Polizeibehörden nicht mit derjenigen Energie gegen die Uebertreter dieser gesetzlichen Bestimmungen vorgegangen wurde, welche unbedingt notwendig ist, um eine Innehaltung dieser Bestimmungen für die Zukunft zu sichern.

Ferner verlangt der Kongreß, daß, wenn in offenen Ladengeschäften die 11 stündige ununterbrochene Ruhezeit eingehalten werden soll, nach 9 Uhr abends kein Käufer mehr bedient werden darf, und Zuwiderhandlungen bestraft werden müssen.

Der Kongreß fordert folgedessen die Behörden auf, alles zu tun, was notwendig ist, den Zweck des Gesetzes — einen wirksamen Schutz der Handelsarbeiter — herbeizuführen. Er verlangt ganz besonders, daß die Polizeibehörden mehr als bisher in dieser Beziehung ihre Pflicht tun und die Uebertreter des Gesetzes unnachsichtlich der Bestrafung zuführen.

Der Kongreß verlangt außerdem die Errichtung eines Handelsinspektorates zur Ueberwachung der gesetzlichen Bestimmungen."

Die Sonntagsruhe wurde auch nicht vergessen; der Kongreß beschloß diesbezüglich folgende Resolution:

„In Erwägung, daß die bisherige Beschränkung der Sonntagsarbeit den Ansprüchen der im Handelsgewerbe tätigen Arbeiter keineswegs genügen kann, daß ferner, wie die Erfahrung lehrt, die Einführung der vollständigen Sonntagsruhe ohne Schädigung der geschäftlichen Interessen recht wohl möglich ist, beschließt der Kongreß der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands, mit aller Macht darauf hinzuarbeiten, daß baldigst von Gesetzes wegen vollständige Sonntagsruhe im Handelsgewerbe eingeführt wird."

So kämpfte die Organisation Schritt für Schritt, um einen brauchbaren gesetzlichen Schutz der Berufskollegenschaft in die Wege zu leiten.

Im Jahre 1901 sind dann, worauf wir im nächsten Abschnitt noch eingehender zurückkommen werden, seitens des Bundesrates Erhebungen über Arbeitszeit 2c. der in Engros-, Fabrik- und Versicherungsbetrieben beschäftigten Handlungsgehilfen und Lehrlinge angeordnet worden. Die Hilfsarbeiter hatte der Bundesrat dabei abermals vergessen. Die Organisationsleitung unternahm daraufhin die nötigen Schritte, um den Bundesrat auf das Versäumte aufmerksam zu machen, indem sie diesem folgendes Schreiben zusandte:

Berlin, den 15. Oktober 1901.

Hoher Bundesrat!

Der Zentralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands erlaubt sich an einen hohen Bundesrat mit nachstehendem Ersuchen heranzutreten.

Der hohe Bundesrat hat, wie uns bekannt geworden, Erhebungen über die Arbeitsverhältnisse der Gehilfen und Lehrlinge in Engros-, Fabrik- und Versicherungsgeschäften angeordnet, die sich auf die Bundesstaaten erstrecken sollen.

Bei den Erhebungen, die in den Jahren 1893/95 in den Ladengeschäften bezüglich der Arbeitszeit der Angestellten seitens der Reichskommission für Arbeiterstatistik veranstaltet wurden, waren außer den Gehilfen und Lehrlingen auch die in beregten Geschäften tätigen Hilfsarbeiter berücksichtigt worden.

Durch die Ergebnisse jener Erhebungen wurde festgestellt, daß die Einbeziehung der Hilfsarbeiter in die Enquete umso berechtigter gewesen ist, als diese unter noch weit mißlicheren Verhältnissen zu leiden hatten als die Gehilfen und Lehrlinge.

Die Reichskommission für Arbeiterstatistik konstatierte in dem von ihr herausgegebenen Bericht über die Erhebungen in den offenen Ladengeschäften, daß die Arbeitszeit der in diesen Geschäften tätigen Hilfsarbeiter wesentlich länger, deren Pausen dagegen noch erheblich kürzer und unregelmäßiger waren, als die der Handlungsgehilfen und Lehrlinge.

Diese Tatsachen fanden auch in der Novelle zur Gewerbeordnung, betr. den Ladenschluß, die Mindestruhezeit 2c. insofern Berücksichtigung, als auch den Hilfsarbeitern die Wohltaten dieses Gesetzes bis zu einem bestimmten Grade zu Gute kommen.

Die Arbeitsverhältnisse der in den Engros-Geschäften und Kontoren tätigen Gehilfen resp. Hilfsarbeiter unterscheiden sich nun in fast derselben Weise, wie die der in Ladengeschäften tätigen Personen. Längere Arbeitszeit, kürzere und vor allem wesentlich unregelmäßigere Arbeitspausen sind es, unter denen die Arbeiter in den Engros-Geschäften und Kontoren im Vergleich zu den Gehilfen und Lehrlingen zu leiden haben.

Ist es notwendig, die Lage der letzteren auf gesetzlichem Wege zu regeln, so sind die Arbeitsverhältnisse der in den gleichen Betrieben tätigen Arbeiter umsomehr einer gesetzlichen Regelung bedürftig.

Aus diesen Gründen erlaubt sich der unterzeichnete Verband in Vertretung der Interessen seiner Mitglieder den hohen Bundesrat zu ersuchen, die geplanten Erhebungen in den Engros-Geschäften und Kontoren auch auf die Arbeitsverhältnisse der nicht gelernten Angestellten und Hilfspersonen in diesen Geschäften ausdehnen zu wollen.

Der unterzeichnete Verband erwartet umsomehr eine Berücksichtigung seines Ersuchens seitens des hohen Bundesrates, als es sich hier darum handelt, einer der gedrücktesten Arbeiterkategorien von Gesetzes wegen Erleichterungen zu verschaffen.

Um wohlwollende Prüfung der hier gemachten Vorschläge und geeignete baldige Ausführung derselben ersuchend, zeichnet in Erwartung eines zusagenden Bescheides

Zentralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands.

Der Zentralvorstand.

Der Bundesrat gab diesem Ersuchen Folge, und die Reichskommission beschloß am 22. Oktober 1902 die Ausdehnung der Erhebungen auf die Hilfsarbeiter im Handelsgewerbe. Die Organisationsleitung unseres Verbandes beschloß daraufhin, an das Reichsarbeitsamt eine Eingabe zu richten, in welcher eine eingehende Schilderung des Arbeitsverhältnisses der Hilfsarbeiter in Großbetrieben gegeben wurde. Das betreffende Schriftstück hatte folgenden Inhalt:

An

das Reichsarbeitsamt.

Ausschuß für Fortsetzung der Erhebungen im Handelsgewerbe.

Der unterzeichnete Zentral-Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands erlaubt sich im Auftrage eines großen Teiles seiner Mitglieder dem Ausschuß für die Fortsetzung der Erhebungen im Handelsgewerbe um Berücksichtigung folgender Gesichtspunkte bei den weiteren Erhebungen über die Arbeitsverhältnisse der Hilfsarbeiter im Handelsgewerbe (Engros-Betrieben ohne offene Läden) zu ersuchen:

Das Arbeitsverhältnis in den Engros-Handelsbetrieben ist ein wesentlich anderes als in den mit offenen Läden verbundenen Detail-Geschäften. In letzteren arbeiten Handlungsgehilfen und Hilfsarbeiter zusammen, die Unterschiede, besonders in der Arbeitszeit, sind keine so wesentlich großen als wie in den Engros-Geschäften. In den Engros-Handelsbetrieben ist die Arbeit der Handlungsgehilfen oder Kontoristen eine von der des Hilfsarbeiters fast vollständig getrennte. Während jene in den Kontoren, Bureaus 2c. tagaus tagein über Büchern sitzen, die Korrespondenz 2c. besorgen, arbeiten diese oft weit ab von den Kontoren, auf den Güterböden, Warenspeichern und Lagereien, Kellern, Schuppen oder auf offenen Arbeitsplätzen.

Diese Trennung der Tätigkeit der Handlungsgehilfen und Hilfsarbeiter in den großen Handelsbetrieben hat wesentlich dazu beigetragen, daß die Arbeitsverhältnisse dieser beiden Kategorien in benannten Geschäften gänzlich verschiedene geworden sind.

Für die in Kontoren beschäftigten Handlungsgehilfen besteht im großen und ganzen — wie auch die gepflogenen Erhebungen zeigen — eine, wenn auch lange, so doch im allgemeinen geregelte Arbeitszeit.

Dies ist bei den Hilfsarbeitern in der weitaus größten Mehrzahl der in Betracht kommenden Betriebe nicht der Fall. Die Arbeitszeit ist hier vielmehr eine äußerst unregelmäßige, weit ausgedehnte. Wir verweisen hierbei nur auf die großen Lagereien, auf die Speicher und Güterböden in den Hafenstädten, in denen oftmals bis in die Nacht hinein, die Nacht hindurch, ja sogar wochenlang Tag und Nacht, nur unterbrochen von kurzen Pausen, gearbeitet werden muß, obwohl hier ein Schichtwechsel sehr leicht durchzuführen wäre.

In den großen Kommissions- und Landesprodukten-Geschäften sind im Vergleich zu der Zahl der Handlungsgehilfen verhältnismäßig viel Hilfsarbeiter tätig, deren Arbeitszeit bedeutend ausgedehnter ist als die der Komtoristen. Die Hilfsarbeiter sind auch hier weit mehr gesundheitsschädlichen Einflüssen ausgesetzt, da die eigentliche Warenbehandlung, Reinigung, Umleerung, Verpackung der Waren zu deren Tätigkeit gehört. Bei all dieser Tätigkeit entwickeln sich

große Mengen von Staub, den diese Leute einzuatmen stets gezwungen sind.

Von geradezu verheerender Wirkung auf die Gesundheit ist vielfach die Tätigkeit der Hilfsarbeiter und -Arbeiterinnen in den sogenannten Produktenspeichern, den Engros-Handlungen mit Lumpen, Knochen, altem Papier 2c. Die Art des Geschäftes bedingt hier, daß fast stets nur die minderwertigsten Arbeitsräume, die für alle anderen Zwecke und Geschäfte nicht verwendbar sind, benutzt werden. Meistens sind es finstere Keller ohne jede Ventilation, in denen Arbeiterinnen und Arbeiter unter dem stetigen Einfluß des sich massenhaft entwickelnden Staubes und der den Abfällen aller Art entströmenden Ausdünstungen tätig sein müssen. Dabei dehnt sich in diesen Betrieben die Arbeitszeit oft bis in die Nacht hinein aus, sie ist nur in verschwindend wenigen Geschäften eine regelmäßige, sondern ihre Dauer richtet sich meistens nach der vorhandenen Arbeit.

Unregelmäßige und langausgedehnte Arbeitszeit für die Hilfsarbeiter herrscht auch in den Engros-Handlungen für Kartoffeln, Obst 2c. Wir verweisen dabei besonders auf den Engros-Markt italienischen Obstes in München 2c. In der Berliner Engros-Markthalle beginnt die Tätigkeit der Hilfsarbeiter bei den Grossisten bereits um 12 Uhr nachts, in einigen Fällen noch früher, und endet erst des Nachmittags zwischen 2 und 5 Uhr. Eine gesetzliche Regelung der Ruhezeit wäre also hier besonders notwendig.

Besonders gesundheitsschädlich ist auch die lange Arbeitszeit der in Apotheken, Droguen und Farbwaren-Engros-Handlungen tätigen Arbeiter. Die ständige Einatmung des Staubes der verschiedensten zu verarbeitenden, zu mischenden und zu verpackenden Giftstoffe wirkt im höchsten Grade ruinös auf den Arbeiter. Dies umsomehr, als Schutzvorrichtungen, wie Mundschwämme, Respiratoren 2c. gerade in genannten Handelsbetrieben gänzlich unbekannte Dinge sind.

In den großen Petroleum-, Eishandlungen 2c. sind die Arbeitsverhältnisse der Hilfsarbeiter besonders eigenartige. Diese sind hier ein Zwischending von Handlungsgehilfen, Hilfsarbeitern und Kutschern. Die Geschäfte betreiben zugleich ein Engros- und Detail-Geschäft, ohne einen sogenannten offenen Laden zu haben. Der Verkauf der Produkte wird im Hausierwege vermittelst eines Wagens besorgt. In den Eishandlungen müssen die Arbeiter bereits um 3 Uhr morgens, manchesmal noch früher antreten und dauert die Arbeit dann je nach der Größe der von den Betreffenden zu befahrenden Tour bis in die späten Abendstunden hinein, und zwar vielfach ohne die allernotwendigsten Pausen. Die Petroleumkutscher fahren über Land, bleiben oft die halbe Woche aus, d. h. sie kommen erst wieder, wenn sie ihre volle Ladung an den Mann gebracht haben.

Aehnlich steht es mit den Arbeitsverhältnissen resp. der Arbeitszeit der in Bier-Engros-Handlungen tätigen Arbeiter. Frühmorgens um 2 Uhr wird angespannt und nicht eher wieder heimgekehrt, bis das letzte Fäßchen oder die letzte Flasche Bier verkauft ist. Kommt der Arbeiter, der zugleich Verkäufer und Kutscher ist, auch erst wieder um 12 Uhr nachts nach Hause, so muß er doch zur gewohnten Zeit, also um 2 Uhr oder spätestens 3 Uhr früh wieder anspannen. Die Folge dieses Zustandes ist ein frühzeitiges Zugrundegehen der Körperkräfte der also Tätigen und ist besonders hier die gesetzliche Festlegung einer bestimmten periodischen Ruhezeit dringend notwendig.

Eine fast gleiche unregelmäßige Arbeitszeit und übermäßige Ausdehnung derselben herrscht auch in den Engros-Handelsbetrieben der Berliner Konfektion. Während die mit offenen Läden verbundenen Konfektionsgeschäfte seit 1900 um 9 Uhr schließen und ihren Arbeitern eine Mindestruhezeit von 11 Stunden gewähren müssen, können die Engros-Geschäfte ihre Hilfsarbeiter bis tief in die Nacht hinein beschäftigen. Während der sogenannten Saisonzeit kann sich jedermann davon überzeugen, daß in den verschiedensten Konfektionsgeschäften am Hausvoigteiplatz zu Berlin bis 12, auch 1 und 2 Uhr nachts gearbeitet wird.

Fast das Gleiche könnte man von den Arbeitsverhältnissen der Hilfsarbeiter in den Engros-Weinhandlungen am Rheine, Neckar und Mosel und in der Pfalz sagen. Auch dort wird eine bestimmte Zeit im Jahre hindurch bis in die späten Nachtstunden gearbeitet, was durchaus nicht als unbedingte Notwendigkeit anerkannt werden kann.

Im Engros-Buchhandel zu Leipzig werden die Markthelfer und Packer in gewissen Zeiten des Jahres und an bestimmten Tagen in der Woche bis 11, auch 1 Uhr nachts, ja sogar die ganze Nacht hindurch beschäftigt, eine Abhilfe ist auch hier leicht zu schaffen und tut dringend not.

Bis aufs äußerste ausgedehnt währt die Arbeitszeit der Hilfsarbeiter in den Engros-Hopfen- und Malz-Handlungen Nürnberg-Fürths, während sich die in den Kontoren dieser Geschäfte tätigen Handlungsgehilfen einer ziemlich geregelten und nicht allzusehr ausgedehnten Arbeitszeit erfreuen.

Die gleichen Verhältnisse haben in den großen Kohlenhandlungen Berlins platzgegriffen. Die Arbeitszeit in einer großen Anzahl dieser Betriebe ist ebenfalls eine übermäßig ausgedehnte zu nennen, während andererseits die Arbeit selbst jeder Regelmäßigkeit entbehrt. Die gesundheitlichen Schädigungen durch Einatmung des Kohlenstaubes sind hier dieselben wie bei den Arbeitern des Kohlenbergbaues. Auch dem Körper des Arbeiters in den Kohlenhandlungen ist die „Kohlenlunge", das heißt die Durchsetzung der Lunge mit Kohlenstaub, eigen. Eine Regelung der Arbeitszeit auf gesetzlichem Wege ist hier schon aus gesundheitlichen Rücksichten allein notwendig.

In den Hafenorten könnte das Aus- und Beladen der Schiffe recht wohl mit wechselndem Personal geschehen, während heute Tag und Nacht dabei ohne jede merkliche Ruhepause gearbeitet werden muß. Eine gesetzliche Regelung der Arbeitszeit würde hier gleichzeitig eine größere Regelmäßigkeit in der Arbeit selbst herbeiführen. Die Perioden der Arbeitslosigkeit, die gerade unter den beim Ent- und Beladen der Schiffe tätigen Hilfsarbeitern so verheerend wirken, könnten dadurch wesentlich eingeschränkt werden.

So könnte noch eine große Anzahl von Engros-Handelsbetrieben aus anderen Branchen angeführt werden, in denen die Arbeitsverhältnisse dringend einer gesetzlichen Regelung bedürfen.

Besonders hervorheben wollen wir noch, daß, während im Detailhandel, in den offenen Ladengeschäften, die Handlungsgehilfen und -Gehilfinnen den Hilfsarbeitern an Zahl weitaus überwiegen, dies in den Engros-Betrieben genau umgekehrt der Fall ist. In diesen Geschäften ist die Zahl der Hilfsarbeiter mindestens doppelt so groß als die der Handlungsgehilfen und Kontoristen. Schon aus diesem Grunde dürfen die Hilfsarbeiter

in Engros-Handels-Betrieben wohl die Erwartung hegen, bei den Erhebungen über die Arbeitsverhältnisse im Berufe im weitesten Maße berücksichtigt zu werden.

Alles dies veranlaßt uns, den verehrlichen Ausschuß im Auftrage unserer Mandanten dringend zu ersuchen, bei den demnächst zu veranstaltenden Erhebungen über die Arbeitsverhältnisse der in den Engros-Handelsgeschäften tätigen Hilfsarbeiter die einzelnen Branchen ganz besonders berücksichtigen zu wollen.

Zur Ergänzung der auf dem Wege der Ausfüllung von Fragebogen erreichten Resultate bitten wir ferner noch, Experten, die in den einzelnen Arten der Betriebe tätig sind, mündlich vernehmen zu wollen. Ferner bitten wir um Anhörung der Berufsvereine der Unternehmer sowohl wie der Arbeiter, da die Erfahrungen ihrer Leitungen auf diesem Gebiet gewiß nicht ganz unmaßgeblich sein und diesen Korporationen viel einschlägiges Material zur Verfügung stehen dürfte. Das hieraus gewonnene Material wird unserer Meinung nach ganz sicher die Notwendigkeit einer gesetzlichen Regelung der Arbeitszeit in genannten Betrieben ergeben.

Wir ersuchen daher um gütige Berücksichtigung unserer Eingabe und geben uns der angenehmen Hoffnung hin, in dieser Sache keine Fehlbitte getan zu haben."

Hochachtungsvoll

Der Vorstand

des Zentral-Verbandes der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands.

Diese Eingabe war insofern von Erfolg begleitet, als später nicht nur Berufskollegen als Experten vor dem Arbeitsbeirat über die herrschenden Arbeitsverhältnisse vernommen, sondern auch die Berufsorganisationen zur Abgabe von Gutachten aufgefordert wurden. Durch Schreiben des Präsidenten des Kaiserlichen Statistischen Amtes vom 12. Februar 1903 wurde die Verbandsleitung veranlaßt, ein Verzeichnis der Verwaltungsstellen sowohl wie aller noch vorhandenen Lokalvereine einzusenden, welchem Ersuchen seitens unserer Organisation selbstverständlich mit größter Bereitwilligkeit entsprochen wurde. Aus zwanzig Verwaltungsstellen des Verbandes wurden dann im Jahre 1903 recht eingehende und sachlich begründete Gutachten über die Arbeitsverhältnisse der Handelsarbeiter in Engrosbetrieben abgegeben. Beteiligt waren hierbei die Verwaltungsstellen in: Altenburg, Berlin, Bremen, Breslau, Elberfeld-Barmen, Erfurt, Frankfurt a. M., Fürth, Görlitz, Halle, Hamburg, Hannover, Kiel, Königsberg i. Pr., Leipzig, Magdeburg, Mannheim, München, Nürnberg und Stuttgart. Alle diese umfangreichen Gutachten auch nur im Auszuge hier wiederzugeben, ist aus Rücksicht auf den Umfang des Buches nicht gut möglich. Wir beschränken uns daher auf die Veröffentlichung der Berliner Arbeit, die, was Ausführlichkeit und Inhalt betrifft, alle anderen Gutachten überflügelt und was die Hauptsache ist, die verschiedenen Branchen des Handelsgewerbes am zahlreichsten berücksichtigt:

„An den verehrlichen Beirat für Arbeiterstatistik im Kaiserlich Statistischen Amt

zu Berlin.

Im Anfang April d. J. sandte in recht dankenswerter Weise das Kaiserliche Statistische Amt an die Verwaltungsstelle Berlin

des Zentralverbandes der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands einen Fragebogen betreffend Erhebungen über die Arbeitsverhältnisse der Geschäftsdiener und Packer in solchen kaufmännischen Geschäften, die nicht mit offenen Verkaufsstellen verbunden sind. Mit Gegenwärtigem erlauben wir uns, die uns in der Sache gestellten Fragen, nach bestem Wissen und Gewissen, reiflicher Erwägung und wiederholter Prüfung aller Einzelheiten zu beantworten.

Bereits im Februar d. J. wurden wir durch die Tagespresse davon unterrichtet, daß seitens des Kaiserlich Statistischen Amtes beabsichtigt sei, im Anschluß über die Erhebungen betreffend die Arbeitsverhältnisse der Handlungsgehilfen und Lehrlinge in solchen Geschäften und Kontoren, die nicht mit offenen Verkaufsstellen verbunden sind, auch Erhebungen über die Arbeitszeit der Geschäftsdiener, Packer 2c. in gleichen Betrieben vorzunehmen. Dies veranlaßte die Verwaltungsstelle I, Berlin, des genannten Zentralverbandes, die gegenwärtig 7000 Mitglieder, darunter rund 3800 Hausdiener, Packer und jugendliche Hilfsarbeiter, welche in Engroß-Handelsgeschäften tätig sind, zählt, die Vorarbeiten für die zu erwartenden Erhebungen in die Hand zu nehmen. Zu diesem Zwecke wurde eine öffentliche Versammlung der genannten Arbeiterkategorien einberufen und nach einem einleitenden Vortrage über den Zweck der reichsstatistischen Erhebungen folgte eine ausführliche Erörterung in freier Diskussion, worauf die Bildung einer Kommission von 15 Mitgliedern vorgenommen wurde. Dieser Kommission fiel die Aufgabe zu, das einschlägige Material zu sammeln und zu verarbeiten.

Nach Eingang des Fragebogens ging die Kommission sofort an die Arbeit. Es wurde ein Fragebogen ausgearbeitet, der neben den Fragen des Kaiserlichen Statistischen Amtes auch noch solche über Lohnverhältnisse, Beschaffenheit der Arbeitsräume enthielt. Dann erfolgte die Einberufung von Branchenversammlungen, in denen eine eingehende Aussprache über die Erhebungen erfolgte. Des weiteren wurde eine große Anzahl von Sitzungen aus den einzelnen Betrieben veranstaltet und auch in diesen ausschließlich über die Enquete verhandelt. Alle diese Arbeiten und die Wiedereinholung der Fragebogen erforderte einen längeren Zeitraum und ist darauf die unliebsame Verzögerung der Beantwortung des Fragebogens zurückzuführen. Das vorliegende reichhaltige Material wurde der hierzu bestimmten Kommission unterbreitet, von dieser gesichtet und zu einem Entwurf verarbeitet, der wieder einer öffentlichen Versammlung der in Betracht kommenden Berufskollegen zur endgültigen Beschlußfassung vorgelegt wurde.

Diese Versammlung hieß den Entwurf nach unbedeutenden redaktionellen Aenderungen gut und beauftragte die Ortsverwaltung mit der Absendung der vorliegenden Antwort an den Beirat für Arbeiterstatistik.

Rückäußerung zu I.

1. Wie lange dauert im allgemeinen die gegenwärtige tägliche Arbeitszeit für Geschäftsdiener, Packer, Hausdiener in Kontoren und kaufmännischen Betrieben, welche nicht mit offenen Verkaufsstellen verbunden sind?

Zur Sache müssen wir vorausschicken, daß die Arbeitszeit der Hausdiener, Packer 2c. in den Engros-Handelsgeschäften mit jener der Handlungsgehilfen und Lehrlinge durchaus nicht identisch ist. Die Hausdiener und Packer müssen meist schon eine halbe oder auch eine ganze Stunde vor den Handlungsgehilfen im Geschäft erscheinen, um die notwendigen Vorarbeiten, Heizen, Reinigen der Geschäfts-

räume 2c. vorzunehmen. Auch abends bei Geschäftsschluß müssen Hausdiener und Packer, in den weitaus meisten der Geschäfte, noch darüber hinaus arbeiten. Entweder haben die Hilfsarbeiter im Geschäft selbst Aufräumungsarbeiten zu besorgen, oder aber noch Waren an die Kundschaft abzuliefern, resp. Pakete zu den Bahnpostämtern zu bringen. Während daher für die Handlungsgehilfen in Engrosgeschäften also wohl eine durchschnittliche tägliche Arbeitsdauer von 10 Stunden anzunehmen ist, beträgt diese für die Hausdiener und Packer ganz bestimmt 12 Stunden im allgemeinen Durchschnitt, wenn nicht mehr.

Viele Engrosgeschäfte, insbesondere betrifft dies die Butter-, Mehl-, Landesprodukten-, Chemikalien-, Petroleum-, Eis-, Bier-, Wein-, Kaffee-, Eisen-, Kohlenhandlungen, — haben eigenes Fuhrwerk, beschäftigen also auch Kutscher, für die eine noch längere Arbeitsdauer als für die Hausdiener und Packer in Betracht kommt. Die Kutscher müssen des Morgens die Pferde füttern und putzen und die übrige Stallarbeit besorgen, welche Arbeit zum mindestens eine Stunde in Anspruch nimmt. Zum Beginn der Arbeitszeit für das Kontorpersonal müssen die Pferde bereits angespannt und die Wagen zum Beladen bereit stehen. Des Abends kommen die Kutscher meist erst lange nach Geschäftsschluß von ihren Touren nach Hause, müssen dann noch abschirren und Pferde füttern, so daß im Durchschnitt die tägliche Arbeitszeit etwa drei Stunden länger dauert, als die des Bureaupersonals und auch noch eine bis eineinhalb Stunden länger als die der Packer und Geschäftsdiener. Erschwerend kommt hier noch in Betracht, daß die Kutscher während ihrer Mittagspause auch noch das Füttern ihrer Pferde selbst besorgen müssen, von einer wirklichen Ruhepause also für sie keine Rede sein kann.

Die Zeit erhöhter Geschäftstätigkeit, die sogenannte Saison, setzt in den meisten Geschäften zweimal im Jahre während der Dauer von ein, zwei, auch drei Monaten ein. Während dieser Zeit kennt man in recht vielen Geschäften eine bestimmte Schlußzeit überhaupt nicht. Da muß ohne jede Pause bis spät in die Nacht hinein gearbeitet werden und eine tägliche Arbeitszeit von 15, 16 und auch mehr Stunden, ist dann für unsere Berufskollegen durchaus nichts seltenes.

Die weitaus längste Arbeitsdauer ist in der Konfektionsbranche anzutreffen. Die regelmäßige Arbeitszeit dauert in den Herren- und Damen-Konfektionsgeschäften, wie bei den Schürzen-, Jupons- und Wäschekonfektionsfirmen meist von ½ 8 Uhr morgens bis 9 Uhr abends, soweit die Hausdiener und Packer in Betracht kommen. Die unmäßige Ausdehnung der Arbeitszeit wird in der Konfektion meist durch den Umstand herbeigeführt, daß alle nach 7 Uhr abends von den Schneidern gelieferten Waren am selben Tage, den einzelnen Kommissionen, — unter Kommissionen versteht man die Vereinigung verschiedener Waren zu einem Kolli an einen Empfänger — zugeteilt und expediert werden müssen. Es handelt sich hier bei mindestens 90 pCt. um Ansichtssachen und Lagerwaren, die von der Kundschaft vielfach wieder retourniert werden. Auf Bestellung wird nur der allerkleinste Teil der Konfektionsware geliefert. Wenn diese Lager- und Ansichtssachen am nächsten Tage zur Expedition gelangten, würde dem Absender nicht der geringste Schaden zugefügt werden, die lange Arbeitszeit könnte aber dadurch vermieden werden und die Expedition der Kolli und Pakete in viel sorgsamerer Weise, sehr zum Nutzen des Absenders, erfolgen. In der Saisonzeit, die im Frühjahr und Herbst, an je 90 Tagen, also 180 Tagen ungefähr im Jahre, in der Konfektion eintritt,

müssen die Hausdiener noch bis 11 Uhr nachts, mit Handwagen nach den leider bis zu dieser Zeit geöffneten Bahnpostämtern fahren, um Pakete abzuliefern. Dies ist recht unnötig, weil die um diese Zeit aufgegebenen Pakete doch nicht mehr am selben Tage, sondern erst am nächsten Morgen mit den Frühzügen expediert werden. Soweit nicht die unmittelbare Umgebung von Berlin in Betracht kommt und dies ist für Konfektionsgeschäfte verhältnismäßig wenig der Fall, erhalten die Empfänger ihre Ware doch erst am zweitnächsten Tage nach dem Absendungstage zugestellt. Dasselbe Resultat würde aber erzielt, wenn die Pakete nicht am Abend um 9 oder 11 Uhr, sondern erst am nächsten Morgen resp. Vormittag zur Post gegeben würden. Die Kaiserliche Oberpostdirektion in Berlin wird diese unsere Ausführungen nur auf ihre volle Richtigkeit hin bestätigen können. Die genannte Direktion wird ferner in der Lage sein, nachweisen zu können, daß durch die vorgesagten Unsitten im Handelsgewerbe auch die Postbeamten leiden müssen und auch der regelrechte Postverkehr erheblich gestört wird. Letzterer Umstand veranlaßt bereits die Postbehörde, allmählich einen früheren Postschalterschluß durchzuführen. Eine segensreiche Maßregel, die durch gesetzliche Beschränkung der Arbeitszeit in den Handels-Engrosbetrieben unterstützt werden müßte.

Die gleiche Unsitte herrscht in der Konfektion und auch in anderen Branchen bezüglich der Expedition der Bahngüter. Abends meist erst um 5 Uhr seltener schon um 4 Uhr, werden die Kommissionen an die Packer ausgegeben. Dann geht ein Jagen los, das aller Beschreibung spottet. Um 6 Uhr, spätestens ½7 Uhr muß das Expreßgut nach England via Vlissingen fertiggestellt sein. Ist dies und teilweise die Post erledigt, dann wird Bahn gepackt, wie der gebräuchliche Ausdruck lautet. Das dauert dann solange, bis sämtliche Bestellungen erledigt sind und es ist gleichgültig, ob es 11, 12 Uhr oder noch später wird. Draußen vor der Tür wartet der Rollkutscher seit 8 oder 9 Uhr und darf nicht vom Platze und wenn es auch noch so spät wird. Tagtäglich während der Saisonzeit kann jedermann dieses Schauspiel in der Gegend des Hausvogteiplatzes beobachten. Endlich wird aufgeladen und der Rollkutscher fährt das dringende Gut, — das unter allen Umständen noch um 12 Uhr nachts expediert werden mußte —, nicht etwa zur Bahn, nein, denn deren Annahmeschalter sind in der Nacht gar nicht geöffnet, sondern zum Speditionshof. Hier lagern die pressierenden Waren mindestens bis zum nächsten Vormittag, meistens aber zwei bis drei Tage lang, bis ein Sammelwagen komplett ist. Ist das dringende Gut erst am Speditionshof, dann hat dessen Weiterexpedition Zeit, recht lange Zeit. Aber Hausdiener und Packer, Rollkutscher und Speditionsangestellte müssen bis in den Morgen hinein sich abplagen und abrackern und der gewollte Zweck, eine beschleunigte Expedition der Waren, wird doch nicht erreicht. Die Spediteure sind dieser Unsitte der Handelsgeschäfte wegen gezwungen, Nachtkolonnen auf ihren Speichern arbeiten zu lassen, was eine wesentliche Verteuerung der Transportkosten herbeiführt. Wenn die Güter am Vormittag von dem Absender dem Spediteur übergeben würden, dann würden sie genau so schnell in die Hände der Empfänger gelangen.

Die Spediteure haben wiederholt versucht, die zwecklose Abholung der Güter von den Absendern nach 8 Uhr abends zu verweigern; es ist ihnen dies der leidigen Konkurrenz wegen bedauerlicherweise mißlungen.

Die Herren Kommerzienrat Jacob, in Firma Jacob und Valentin, Direktor Bleise, in Firma Berliner Spediteurverein,

Direktor Fiedler, in Firma Bartz u. Co., werden unsere Angaben bezüglich der Güterbeförderung nur bestätigen und zugleich bezeugen können, daß besagte Unsitten durchaus der schnelleren Geschäftsabwicklung nichts fruchten, andererseits aber Tausende von Angestellten im Handels- und Transportgewerbe in unnützester Weise an Gesundheit und Familienleben schädigen.

Auch eine Einwirkung der Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft im Jahre 1899 nach der gleichen Richtung ist ergebnislos geblieben.

Eine ganz abnorm lange Arbeitszeit herrscht auch in den Kommissions- und Exportgeschäften, ferner im Engroshandel für Kurz- und Spielwaren, Farbwaren und Chemikalien. Auch im Wein- und Biergroßhandel, für Butter-, Mehl- und Landesproduktengeschäfte wäre eine Einschränkung der gegenwärtig herrschenden Arbeitszeit notwendig. Das Gleiche ist bezüglich der Arbeitsdauer in den Holz- und Kohlen-Engroshandlungen zu sagen.

Für die Geschäftskutscher wird die Arbeitszeit besonders durch den Umstand unnötig lange ausgedehnt, weil die Abfertigung der Kutscher besonders in den Morgenstunden in der weitaus größten Zahl der Geschäfte sehr viel zu wünschen übrig läßt. Es wird beim Laden sehr viel Zeit dadurch verröbelt, daß man auf die Dispositionen der Chefs wartet, die Prinzipale sich aber vor 10 Uhr vormittags nicht in den Geschäftsräumen blicken lassen. Dadurch können die Kutscher erst um 11 Uhr vormittags ihre Touren antreten und kommen dann, wenn längere Strecken zurückzulegen sind und dies ist besonders in den Großstädten der Fall, erst in der Nacht von ihrer Tour zurück. Oft wird auch erst in den späten Nachmittagsstunden geladen und dann bleibt der Kutscher auch bei kleineren Touren bis in die späte Nacht unterwegs.

Zugegeben soll werden, daß in einzelnen Geschäften das Laden der Waren schon des Abends vorgenommen wird, die Kutscher sodann gedessen schon des Morgens früh auf die Tour fahren können, wodurch, leider für recht wenige Berufskollegen, eine ganz erhebliche Verkürzung der Arbeitszeit eintritt.

Es gibt kurz gesagt auch nicht einen Zweig des Engroshandels, in welchem nicht überwiegend oder wenigstens teilweise, die Geschäftsdiener, Packer und Kutscher unter einer übermäßigen und langen Arbeitszeit zu leiden haben, ohne daß die Eigenart des Geschäfts dies bedingt, und eine andere Regelung durch geschäftliche Rücksichten ausgeschlossen wäre.

Für die jugendlichen Arbeiter unter 16 Jahren ist in allen Betrieben ohne Ausnahme auch zur Saisonzeit dieselbe Dauer der Arbeitszeit wie für die erwachsenen Hilfsarbeiter maßgebend.

Rückäußerung zu I.

2. Entstehen aus dieser Dauer der Arbeitszeit, insbesondere infolge ungenügender Pausen oder infolge der Schwere der Beschäftigung, nachteilige Folgen, und wie machen sich diese Folgen im allgemeinen und insbesondere bei den Personen unter 16 Jahren bemerkbar?

Ja. Die aus der langen Dauer der Arbeitszeit entstehenden nachteiligen Folgen sind recht mannigfacher Natur. Die gesundheitlichen Schädigungen, denen die Hausdiener 2c. ausgesetzt sind, sind nach Art der Arbeit verschieden. Der lange tägliche Aufenthalt in schlecht ventilierten dunklen und nassen Packräumen muß auf die Dauer die beste Körperkonstitution angreifen. Werden doch als Packräume und Arbeitszimmer für die Geschäftsdiener meist nur Gelasse verwandt, die eine andere Verwendung dank

ihrer schlechten Beschaffenheit nicht finden, ja nicht mal als Lager für die Waren verwendet werden können. Während die Handlungsgehilfen zumeist in den hellen und schönen Kontorräumen arbeiten können, verwendet man doch in allen Handelsgeschäften schon aus Repräsentationsgründen die besten Gelasse zu Kontorzwecken, müssen die Geschäftsdiener mit jedem noch so schlechten Arbeitsraum zufrieden sein. Zum Beispiel beschreibt ein Kollege, der in der Konfektionsbranche tätig ist, sein Arbeitszimmer folgendermaßen: „Der Packraum besteht aus einer einfenstrigen ehemaligen Küche. Von dieser sind zwei Klosetträume mittelst spanischer Wand abgeteilt, davon eins für die Chefs, das andere für das aus ca. 20 Personen bestehende Personal. Da für das männliche Personal kein Pissoir vorhanden ist, die Bedürfnisse vielmehr in die Wasserleitung verrichtet werden, herrscht ein derartig penetranter Geruch, daß es unmöglich ist, den ganzen Tag im Packraum zu verweilen."

Vielfach liegen die Packräume im Keller, so durchwegs in der Lederbranche; die Keller sind hier oftmals so niedrig, daß die Kollegen nur in gebückter Stellung ihre Arbeit verrichten können und dies, obwohl sie gerade in dieser Branche mit Bürden bis zu 2 Zentnern und mehr Gewicht hantieren müssen. In den Ledergeschäften werden die Hausdiener infolge Schwere der Arbeit verhältnismäßig schnell zu Invaliden, resp. müssen schon in einem Alter leichtere und natürlich auch geringer bezahlte Arbeiten annehmen, in welchem sonst noch die vollen Manneskräfte vorhanden sind.

Fast durchwegs haben die Geschäftsdiener und Packer unter der enormen Staubentwicklung bei dem Aus- und Einpacken der Waren sehr zu leiden. Je länger der tägliche Aufenthalt in den mit Staubteilchen aller Art geschwängerten Räumen andauert, desto mehr werden nach und nach die Atmungsorgane der betreffenden Arbeiter angegriffen, bis die Erkrankungen endlich zur unheilbaren Tuberkulose ausarten. Die Ortskrankenkasse der Kaufleute, Handelsleute und Apotheker zu Berlin wird bestätigen müssen, daß unter den Geschäftsdienern und Packern Erkrankungen der Atmungs- und Respirationsorgane nicht zu den Seltenheiten gehören, vielmehr verhältnismäßig recht häufig anzutreffen sind. Erschwerend kommt freilich hinzu, daß die Ernährung unserer Berufskollegen infolge der dürftigen Entlohnung — der Wochenverdienst eines Packers übersteigt meist nur wenig den ortsüblichen Tagelohn, bleibt auch vielfach noch unter diesem — eine minderwertige ist. Folgedessen bietet die Körperkonstitution des Hausdieners den Krankheitskeimen auch nicht immer die nötige Widerstandskraft.

Von besonderer Schädlichkeit für die Gesundheit der Hilfsarbeiter ist die Staubentwicklung in den Chemikalien-, Droguen- und Farbwarenhandlungen. Das ständige Einatmen der Giftstoffe aller Art wirkt in geradezu verheerender Weise auf den Gesundheitszustand der in besagten Geschäften tätigen Arbeiter. Das gleiche ist von Packern ꝛc. in den Produktengeschäften zu sagen. Die daselbst beschäftigten Kollegen sind auch sehr der Ansteckung ausgesetzt, weil durch die ungereinigten Rohprodukte und deren Staubausdünstung vielfach Krankheitskeime übertragen werden.

In den Wein- und Bier-Engrosgeschäften klagen die Berufskollegen sehr über die Arbeitsstellen, in denen das Wasser oft fußhoch steht und die meistens keine Ventilation besitzen. Rheumatische Erkrankungen verschiedener Art stellen sich bei den betreffenden Arbeitern schon nach wenigen Jahren ein. Nach und nach stellen

sich infolge der ständigen Alkoholeinatmung und der Schwächung der Organe durch den Rheumatismus unheilbare Herz- und Gefäßkrankheiten ein, so daß die Lebensdauer der in Wein- und Bierkellereien tätigen Arbeiter im Durchschnitt eine verhältnismäßig kurze ist.

Durch die lange Arbeitszeit werden auch die Unfallgefahren ganz erheblich vermehrt; wir haben die Beobachtung gemacht, daß die meisten Unfälle in den Abendstunden passieren, also zu einer Zeit, wo schon eine gewisse Ermüdung der physischen und psychischen Kräfte eingetreten ist.

Es ist uns als Laien nicht möglich, all die Gesundheitsschädigungen, die als Folge langer Arbeitszeit zu betrachten sind, hier auch nur annähernd aufzuführen; wir können nur unsere feste Ueberzeugung aussprechen, daß die zu lange Arbeitszeit von unabsehbaren Folgen für den Gesundheitszustand unserer Kollegen begleitet ist, und daß schon deswegen eine Verkürzung der Arbeitszeit, auf gesetzlichem Wege, dringend zu wünschen ist.

Von sehr nachteiligen Folgen ist auch die Unregelmäßigkeit der Pausen, nur in äußerst wenigen Engrosgeschäften wird die Mittagspause pünktlich innegehalten. Abgesehen von den Kutschern, die auf eine regelmäßige Pause dank der unpraktischen Arbeitseinteilung überhaupt nicht rechnen können, liegt die Anordnung der Mittagspause auch für die Hausdiener meist in der Willkür des Chefs, wodurch von einer bestimmten Ordnung in der Sache keine Rede sein kann. Wenn der Hausdiener frühmorgens sein Heim verläßt, weiß er in der Regel noch nicht, ob er um 1, 2, oder 4 Uhr zu Mittag nach Hause kommt. Einmal ist daher das Essen noch nicht fertig, wenn er zu Hause eintrifft, das anderemal muß dem Hausdiener stundenlang gewärmtes Essen genügen. Die Folgen dieser unregelmäßigen Ernährungsweise sind dann Verdauungsstörungen und Magenkrankheiten, ganz abgesehen von den Ungelegenheiten, die der Familie des Hausdieners durch diese Unregelmäßigkeiten erwachsen. Auch die in Berlin übliche Dauer der Mittagspause in besagten Betrieben, 1—1½ Stunden, ist im allgemeinen eine zu kurze, das Essen muß daher mit einer Hast verschlungen werden, die einer ordentlichen Verdauung nichts weniger als nützlich ist.

Von vielfach noch verderblicheren Folgen ist die lange Arbeitszeit für das Familienleben der Packer, Geschäftsdiener und Kutscher. Die lange Arbeitszeit ist der wahre Zerstörer der Arbeiterfamilien, sie ist es, die unsere Kollegen in die Kneipe treibt, und sie dort bei Fusel und Kartenspiel in der wenigen verbleibenden Zeit Erholung suchen läßt. Gerade diejenigen Berufskollegen, welche unter einer übermäßigen Arbeitszeit zu leiden haben, sind es, denen, von wenigen Ausnahmen abgesehen, jeder Sinn für das eigene Heim, für die Familie verloren gegangen ist, die da glauben, sich durch reichlichen Alkoholgenuß über die Misere ihres Daseins leichter hinwegtäuschen zu können. Bei diesen Kollegen findet man keinen Sinn für Kunst, Natur oder ein Streben nach höheren Zielen; in stumpfer Verzweiflung leben sie dahin, jede Hoffnung auf Besserung ihres Loses aufgebend. Um die Erziehung ihrer Kinder können sich diese armen Berufskollegen nicht kümmern. Spät in der Nacht, wenn die Kleinen längst zu Bette sind, kommen die Väter erst in todmüdem Zustande nach Hause und frühmorgens, wenn die Kinder noch sanft schlummern, müssen die Väter schon wieder zur Arbeit. So geht es fort, jahraus jahrein. Die geringe Entlohnung der Väter zwingt oft auch die Mütter, durch Fabrik- oder sonstige Arbeit

mitverdienen zu helfen. Die Kinder sind dann sich selbst überlassen, und ihr moralischer und physischer Ruin ist dadurch herbeigeführt. Ganz anders, viel günstiger liegen für jene Familien die Verhältnisse, deren Ernährer einige, wenn auch nur wenige Abendstunden seinen Lieben, seinem Heim widmen kann. Es ist durchaus die Unwahrheit, wenn seitens der Unternehmer behauptet wird, der Arbeiter vergeude seine freie Zeit, wenn er über solche verfügt, in Wirtshäusern. Ausnahmen mag es ja geben, wir können aber von unseren Berufskollegen, denen das Glück verhältnismäßig kurzer Arbeitszeit zu teil wird, nur sagen, daß sie es sind, die nicht nur ihre Familienpflichten voll erfüllen, sondern sich auch noch in recht solidarischer Weise für ihre gedrückten Arbeitsbrüder interessieren, die in unermüdlicher Arbeit versuchen, ihre schon halb verzweifelten und dumpf dahinbrütenden Berufskollegen aufzurichten und zu neuem Leben aufzumuntern.

Dem Staat und der Gesellschaft kann es durchaus nicht gleichgültig sein, ob das Familienleben der Arbeiter immer mehr zerstört und der Arbeiternachwuchs dadurch in stets vermehrtem Maße körperlich und geistig degeneriert wird, und deshalb müssen, ehe es zu spät ist, Maßregeln ergriffen werden, die den Arbeitern moralischen Halt und Freude am Dasein wiedergeben, und das geschieht am besten durch gesetzliche Regelung der Arbeitszeit. Aber auch das Handelsgewerbe als solches hat ein dringendes Interesse daran, daß seine Arbeitskräfte nicht verkümmern und degenerieren. Will der Handel blühen und gedeihen, dann muß er in erster Linie über geistig regsame und moralisch hochstehende Arbeiter verfügen, was aber nur dann der Fall sein kann, wenn nicht unerträglich lange Arbeitszeit jede bessere Regung der Arbeiter unterdrückt. Aus einer geregelten Arbeitszeit im Handelsgewerbe wird daher das Handelsgewerbe selbst den größten Gewinn ziehen.

Besonders schädigend ist die lange Dauer der Arbeitszeit für jugendliche Personen. Die Gesundheit derselben leidet besonders bei einer Tätigkeit, zu der die jugendlichen Hilfsarbeiter recht häufig benutzt werden, beim Fahren mit Geschäftsdreirädern, Schaden. Bekanntlich werden beim Radfahren beträchtliche Anforderungen an die Leistungen der Herzmuskeln gestellt. Die erhöhte Anstrengung des Herzmuskels hat auch stets eine Vergrößerung des Herzens selbst zur Folge. Mit der Zeit treten dann Störungen der Blutzirkulation ein und es entwickeln sich dann Herzklappenfehler. Da die Geschäftsdreiräder sehr fest gebaut sind und mit ihnen oft 3 Zentner und noch mehr Waren befördert werden müssen, bedarf es für den jugendlichen Fahrer ganz bedeutender Kraftanstrengung zur Fortbewegung solcher Vehikel. Die Folge des anhaltenden Tretens der Pedale sind oft krampfartige, schmerzhafte Erscheinungen in den Wadenmuskeln und Muskeln der Füße; wer erst damit behaftet ist, muß das Radfahren aufgeben.

Auch sonst werden in den Engrosgeschäften den jugendlichen Arbeitern vielfach Arbeiten zugemutet, beispielsweise das Ziehen schwerer Handwagen 2c., die manchesmal Erwachsene kaum auf die Dauer zu verrichten im stande sind. Daß unter solchen Umständen die körperliche Entwicklung der jugendlichen Hilfsarbeiter, bei langer Arbeitszeit besonders, Schaden leiden muß, daran ist gar nicht zu zweifeln. Die lange Arbeitszeit schädigt die jugendlichen Personen auch in ihrer geistigen Fortentwicklung. Zur weiteren Fortbildung bleibt ihnen auch nicht die notwendigste

Zeit übrig, was gewiß nicht im Interesse eines Gedeihens des Handelsgewerbes selbst liegt.

Rückäußerung zu II.

Ist es geboten und durchführbar, die regelmäßige Arbeitszeit in solchen Betrieben und Kontoren beschäftigten Geschäftsdiener, Packer, Hausdiener 2c. — vorbehaltlich der unter Ziffer 4 gemachten Ausnahmen —, auf eine kürzere als die gegenwärtige Zeitdauer zu beschränken?

Eine gesetzliche Beschränkung der Arbeitszeit der in Engros-Handelsgeschäften und -Kontoren beschäftigten Hilfsarbeiter ist durchführbar und dringend geboten. Eine gesetzliche Beschränkung der Arbeitszeit liegt nicht nur im Interesse der Angestellten, sondern in dem der Prinzipale selbst. Wir fordern daher, ohne auf unsere Meinung, daß die allgemeine Einführung des achtstündigen Arbeitstages im Kulturinteresse notwendig und durchführbar ist, zu verzichten, den Verhältnissen Rechnung tragend einstweilen eine 9stündige Arbeitszeit für Erwachsene, eine 8stündige für jugendliche Personen unter 18 Jahren. Die Gründe dafür, warum wir eine derartige Beschränkung der Arbeitszeit für notwendig halten, haben wir bereits angeführt. Daß besagte Regelung der Arbeitszeit ohne Schädigung der Interessen der Geschäftsinhaber durchzuführen möglich ist, ist leicht zu beweisen. In verschiedenen Branchen des Engroshandels gibt es einzelne Firmen, die heute schon ihr Personal bei verhältnismäßig kurzer Arbeitszeit beschäftigen. Einige seien hier angeführt:

Kurz- und Spielwaren.

Pietsch, Dresdenerstr. 98, Arbeitszeit von 7—5, Pause 1½ Stunde.

Weißwaren.

F. M. Simon	Arbeitszeit	von	8—6	Uhr
van Bienen u. Fischbein .	„	„	8—6	„
Bernh. Katz	„	„	8—6	„
Max Reichmann	„	„	8—6	„
Lewinsohn u. Co. . . .	„	„	7—6	„
Heinr. Stern	„	„	½8—6	„

Kommissions- und Exportgeschäfte.

Hecht u. Pfeifer . . .	Arbeitszeit	von	½8—½6	Uhr
Emil Stein	„	„	½8—5	„
Eduard Lachmann . .	„	„	8—6	„
L. u. S. Meyer . . .	„	„	8—6	„

Baumwollwaren.

Gebrüder Simon . . .	Arbeitszeit	von	8—½6	Uhr
Wessel, Schulte u. Co. .	„	„	½8—6	„
Rosenthal u. Tobias . .	„	„	8—6	„
P. Blumenthal u. Co. .	„	„	8—6	„

Butter- und Käsegeschäfte.

Gloede u. Kuhr, Arbeitszeit von 7—7, 2 Stunden Pause.

Produkten.

Lewy u. Strich, im Sommer von ½7—½7, im Winter von 7—5.

Konfektion.

Levin, Arbeitszeit von 8—6 Uhr, 2 Stunden Pause.
Auerbach u. Silberstein, Arbeitszeit von 8—8 Uhr. 3 Stunden Pause.

Wein.

Romain Talbot Nachf. . .. Arbeitszeit von 8—6 Uhr

Farben, Drogen und Chemikalien.

Braumüller u. Sohn, Arbeitszeit v. 7—7, 2½ Std. Pausen.

Eisen- und Stahlwaren.

Jacob Ravené Söhne . . . Arbeitszeit von 7—6 Uhr
J. E. Degener . . . . . „ „ 7—6 „

* * *

Damit ist die Liste der Betriebe mit 8- bis 10stündiger Arbeitszeit noch keineswegs ganz erschöpft. Wenn aber diese Firmen bei einer Arbeitszeit, wie wir sie allgemein eingeführt wünschen, florieren, so ist dafür der Beweis erbracht, daß eine gesetzliche Regelung der Arbeitszeit unseren Wünschen entsprechend, durchaus keine Schädigung der Geschäftsinhaber bedeutet, oder daß irgend welche maßgebenden Gründe gegen die Einführung einer neunstündigen Arbeitszeit in den Handels-Engrosbetrieben sprächen. Es kommt nur darauf an, daß in den Geschäften mit den alt herkömmlichen Gebräuchen bezüglich der Arbeitseinteilung radikal gebrochen würde. Wir geben zu, daß es den Prinzipalen persönlich nicht immer lieb sein mag, sich von den alten liebgewordenen Gebräuchen zu trennen; dies kann jedoch, wo die vitalsten Interessen tausender Arbeiter in Betracht kommen, wohl kein ausschlaggebender Grund gegen eine gesetzliche Regelung der Arbeitszeit sein.

Für die Möglichkeit der Durchführung kürzerer Arbeitszeit spricht auch der Umstand, daß viele Firmen, deren Inhaber mosaischen Glaubens sind, an den hohen israelitischen Festtagen, die bekanntlich nicht gesetzlich gebotene Feiertage sind, auch mitten in der Hochsaison ihre Geschäftslokale auf ein oder zwei Tage schließen. Unter diesen Geschäften befindet sich die an erster Stelle stehende Konfektionsfirma B. Mannheimer.

Wenn sich während ganzer Tage in der Hochsaison die Warenexpedition aufschieben läßt, ohne daß den Firmenträgern ein merkbarer Schaden erwächst, dann kann auch kein merkbarer Schaden für das Geschäft entstehen, wenn ausnahmsweise mal ein Paket Ware des früheren Arbeitsschlusses wegen, erst am nächsten Morgen zur Post gebracht wird.

Sehr viel zum früheren Geschäftsschluß könnte ein 6 Uhr-Post- und Bahnschluß, wie er jetzt beabsichtigt wird, beitragen, der anderseits, wie Eisenbahn- und Postbehörden bezeugen werden, auch sehr bald eine geregelte und sichere Abwicklung des Verkehrs herbeiführen würde.

Ein Lohnausfall würde durch die Verkürzung der Arbeitszeit den beteiligten Packern, Hausdienern und Kutschern ebenfalls nicht entstehen, da Ueberstunden, von verschwindenden Ausnahmen abgesehen, im Handelsgewerbe nicht bezahlt werden. Es gibt für Mehrarbeit als Entschädigung höchstens eine kleine Weihnachtsgratifikation, die oft genug anstatt in barem Gelde, in abgelegten Kleidern des Chefs besteht. Wenige Firmen zahlen ihren Hausdienern, wenn Ueberstunden in größerer Zahl gemacht werden müssen, 50—75 Pf. Abendbrotgeld.

Die gesetzliche Verkürzung der Arbeitszeit auf das von uns vorgeschlagene Maß, würde nur in wenigen Geschäften die Notwendigkeit von Mehreinstellungen, außer der Saison, ergeben, da bei praktischer Einteilung der Arbeit diese ganz gut von dem alten Personal bewältigt werden kann. Wie gesagt, können wir uns

kein Hindernis denken, dessentwillen auch nur eine scheinbare Berechtigung vorläge, eine gesetzliche Regelung der Arbeitszeit für die Hausdiener, Packer und Kutscher in den Engros-Handelsgeschäften nicht eintreten zu lassen.

Den jugendlichen Hilfsarbeitern soll unserer Meinung nach schon im Interesse ihrer körperlichen Entwicklung mindestens bis zum 18. Lebensjahre, erhöhter Schutz gewährt werden. Außerdem ist es im Interesse des Handelsgewerbes selbst notwendig, daß die jugendlichen Hilfsarbeiter ihre vielfach primitiven Kenntnisse, die sie sich in der Volksschule, meist einer Dorfschule, erworben haben, durch obligatorischen Fortbildungsschulunterricht ergänzen können. Dieses auszuführen, soll ihnen durch kürzere Arbeitszeit die Möglichkeit gegeben werden. Wir brauchen wohl nicht erst noch betonen, daß es im Interesse des Staates liegt, wenn seine zukünftigen Verteidiger körperlich und geistig den an sie zu stellenden Anforderungen genügen können.

Rückäußerung zu IV.

Wenn eine Beschränkung der Arbeitszeit eingeführt wird, müssen dann für einzelne Geschäftszweige, vorübergehend Ueberschreitungen der regelmäßigen Arbeitszeit zugelassen werden?

Nein. Ausnahmen sind auf keinen Fall notwendig und daher auch nicht zuzulassen. Haben sich schon die, offenen Ladengeschäften gemachten Ausnahmen, nicht bewährt, so würde dies noch viel weniger für die Engrosgeschäfte der Fall sein. Allgemeine Ausnahmen zu machen, kann nicht empfohlen werden, weil die Saisonzeiten der einzelnen Branchen zu verschieden liegen. — Ausnahmen nach Geschäftszweigen aber ebenfalls nicht, weil diese wieder zu sehr ineinander greifen, d. h. verschiedene Branchen vereinigt sind. Ausnahmen vor den hohen Festen sind nicht notwendig, weil die Saison des Großhandels in keinem seiner Zweige bis mittelbar vor den großen Festtagen andauert. In vielen Engrosgeschäften wird vielmehr an den Abenden vor den großen Festtagen, Weihnachten, Ostern und Pfingsten schon ein bis zwei Stunden früher als gewöhnlich die Arbeitszeit beendet.

Zur Bewältigung des vermehrten Geschäftsandranges während der Saisonzeit genügt die Einstellung von Hilfspersonal, das jederzeit zur Genüge vorhanden ist, wie es jetzt schon bei einigen Geschäften geschieht. So beispielsweise verwendet die Firma „Gebr. Simon" zur Saisonarbeit Feuerwehrleute. Irgendwelche Kenntnisse brauchen die Aushilfsarbeiter bezüglich der Branche nicht zu besitzen, da sie zu Arbeiten verwendet werden können, die jedermann, ohne daß er erst angelernt werden müßte, verrichten kann. Arbeiten, zu deren Verrichtung Sachkenntnis gehört, können von dem ständigen Personal verrichtet werden. Daß man nicht schon allenthalben zu diesem einfachen Auskunftsmittel gegriffen hat, liegt lediglich daran, daß die Aushilfskräfte Geld kosten, während das feste Personal die Mehrarbeit umsonst verrichten muß. Der Gewinn, den der Engroshandel im Durchschnitt abwirft, ist aber derart, daß er eine Belastung, wie dies die Einstellung von Hilfskräften zur Saisonzeit notwendig macht, recht wohl vertragen kann, übertrifft die eigentliche Profitrate oder der Reingewinn bei gleicher Kapitalanlage im allgemeinen doch wesentlich den Reingewinn sowohl der Landwirtschaft als wohl auch der Industrie.

Gegen Ausnahmen spricht auch, daß ihre Kontrolle noch schwerer durchzuführen wäre, wie im Detailhandel, und der Ueber-

tretung der schützenden gesetzlichen Bestimmungen dadurch schon von vornherein Tür und Tor geöffnet würde.

Rückäußerung zu V.

Ist die Bestimmung geboten und durchführbar, daß den Geschäftsdienern, Packern 2c. eine Mittagspause von mindestens einer halben Stunde oder von einer längeren, in der Antwort näher zu bezeichnenden Mindestdauer zu gewähren ist?

Es ist von Gesetzes wegen eine Mindestmittagspause von zwei Stunden festzulegen. Eine kürzere Mittagspause kann für Großstädte und insbesondere für Berlin nicht genügen. Die Engros-Handelsgeschäfte befinden sich fast ausschließlich in der City, die im Zentrum herrschenden hohen Mietspreise zwingen die Handelshilfsarbeiter, ihren Wohnsitz in den billigeren Arbeitervierteln, an der äußersten Peripherie der Stadt oder in den Vororten aufzuschlagen. Selbst bei Benutzung der Stadtbahn, Straßenbahn oder eines anderen Verkehrsmittels ist es den betreffenden Arbeitern nicht möglich, in einer halben Stunde ihre Wohnung zu erreichen. Berechnet man also nur eine Stunde auf den Hin- und Rückweg, so bleibt zur Einnahme des Mittagsessens selbst im günstigsten Falle nur eine Stunde Zeit übrig. Diese Zeit ist gewiß notwendig zur regelrechten Einnahme der Mahlzeit, das wird kein denkender Mensch bestreiten.

Von vornherein möchten wir dem Einwand begegnen, daß sich die Packer und Hausdiener ihr Mittagessen durch ihre Frauen ins Geschäft bringen lassen können. Abgesehen davon, daß ein Mittagessen, das halbe und ganze Stunden in Körben herumgeschleppt worden ist, den frischen Geschmack verloren hat und folgedessen als minderwertig betrachtet werden muß, haben auch die Frauen, weil sie meist selbst zum Unterhalt der Familie beitragen müssen, keine Zeit übrig, den Männern das Essen nachzutragen. Es ist also ein mehr als unbilliges Verlangen, den Frauen der Hilfsarbeiter zuzumuten, daß sie in Rücksicht auf die Interessen der Arbeitgeber zwei bis drei Stunden am Tag durch Mittagessentragen opfern sollen.

Die Mittagspause wäre durch Geschäftsschluß herbeizuführen; Schichtwechsel wäre schon aus dem Grunde nicht zu empfehlen, weil dieser jede Kontrolle, ob die Mittagspausen auch innegehalten werden, ganz unmöglich macht. Bei Schichtwechsel würde die Unregelmäßigkeit der Pausen, welcher doch in erster Linie gesteuert werden soll, so wie heute fortdauern, es würde wie heute ganz in dem Belieben der Chefs oder des höheren Personals liegen, wann die Hausdiener und Packer ihre Mittagspausen antreten dürften. Auch die Dauer der Pausen würde man dem Personal bald recht zu kürzen verstehen.

Der Einführung des Geschäftsschlusses während der Mittagspause stehen andererseits Hindernisse nicht entgegen. Schon heute schließen viele Berliner Engroshandelsgeschäfte während der Mittagspause. Eine allgemeine Einführung dieser Maßregel würde demnach die Prinzipale in keiner Weise geschäftlich schädigen, ja sie liegt sogar in deren Interesse, weil sie die ständige Kontrolle des Personals seitens der Chefs resp. der Geschäftsleitung ermöglicht, was bei einem Schichtwechsel nicht der Fall sein kann.

Dagegen genügt zur Einnahme des Frühstücks- und des Vesperbrots je eine halbstündige Pause, welche durch Schichtwechsel herbeizuführen wäre.

Wir erwarten, daß der verehrliche Arbeitsbeirat, eine den Wünschen der Handelsarbeiter gerecht werdende Gesetzesvorlage be-

treffend die Einschränkung der Arbeitszeit und Regelung der Pausen für alle in Engros-Handelsgeschäften und Kontoren, dem hohen Bundesrat und dem Reichstag in nicht allzu ferner Zeit vorlegen würde. Von dieser Voraussetzung ausgehend, bitten wir den verehrlichen Arbeitsbeirat, in den betreffenden Gesetzentwurf zugleich eine Bestimmung aufzunehmen, durch welche die Kontrolle über die Innehaltung der in Frage kommenden gesetzlichen Bestimmungen geregelt wird.

Schon bei der Durchführung des Ladenschlußgesetzes für den Detailhandel hat sich herausgestellt, daß die Polizeibehörden recht wenig zur Ueberwachung, ob auch die bezüglichen Bestimmungen seitens der Unternehmer innegehalten werden, geeignet sind. Noch weniger würde sich die Polizei zur Kontrolle der Innehaltung gesetzlicher Bestimmungen eignen, welche zum Schutze der Angestellten in den Engros-Handelsgeschäften dienen sollen, weil sie nie und nimmermehr mit den internen Geschäftsverhältnissen genügend vertraut sein kann. Außerdem müssen wir leider bekennen, daß seitens der betreffenden Arbeiter der Polizei als Kontrollbehörde, — ob mit Recht oder Unrecht, wollen wir dahingestellt sein lassen — nicht das Vertrauen entgegengebracht werden würde, welches unbedingt notwendig ist, sollen die gesetzlichen Bestimmungen keine bloße Zierde des dazu verwandten Papiers bilden.

Einzig und allein durch Schaffung von Behörden, ähnlich den Fabrikinspektoraten, würde eine wirksame Kontrolle und Ueberwachung geschaffen werden können; den betreffenden Beamten wäre die Kontrolle über das gesamte Handels- und Verkehrsgewerbe zu übertragen und zur besseren und praktischen Ausführung ihrer Kontrolle und Ueberwachungstätigkeit, ihnen Assistenten aus den Reihen der Handlungsgehilfen und Handelsarbeiter, Packer und Kutscher 2c. beizugeben.

Nur wenn die Gesetzgebung sich zur Ausführung dieses Schrittes entschließt, sind wir überzeugt, daß die mühsame und aufopferungsvolle Arbeit des verehrlichen Beirats für Arbeiterstatistik nicht umsonst gewesen ist, sondern zum Segen der Allgemeinheit, des Handelsgewerbes und seiner Arbeiter gereiche.

Mit dem lebhaften Wunsche, daß das Sehnen unserer Berufskollegen nach geregelten und geordneten Arbeitsverhältnissen durch die gegenwärtige Enquete einen beträchtlichen Schritt seiner Erfüllung näher kommt, bitten wir um geneigteste Berücksichtigung dieser unserer der Wahrheit in vollstem Maße entsprechenden übertreibungsfreien Beantwortung des Fragebogens und zeichnen

Hochachtungsvoll

Die Ortsverwaltung. Die Kommission."

Wer dies Gutachten liest, der wird sofort inne, daß seine Verfasser Praktiker waren, die mit dem geschäftlichen Leben in kaufmännischen Betrieben bis ins kleinste Detail Bescheid wissen. Das sind keine leeren Redensarten, keine bloßen Behauptungen, sondern nackte Tatsachen der Wirklichkeit. Die Logik der scheinbar einfachen und doch so durchdringenden Beweisführung ist von solcher Schlagkraft, daß kein noch so verhärteter Bureaukrat achtlos daran vorübergehen kann. Diese schmucklosen und doch so konkreten Tatsachen reden die Sprache der langjährigen Erfahrung, der Ueberzeugung und des warm mitfühlenden Herzens ebenso klar, wie die Aeußerungen klardurchdachter Gedankenarbeit. Was da an Material zusammengetragen, ist ein vollwertiger Belag für die Notwendigkeit gesetzlicher Regelung der Arbeitsverhältnisse in kaufmännischen Engrosbetrieben. Käme es nur darauf an, die Richtigkeit und Berechtigung einer Forderung zu

beweisen, um deren Durchsetzung herbeizuführen, dann wären entsprechende Schutzgesetze heute schon Wirklichkeit.

Aus diesem Gutachten ersehen unsere Leser, wie ernst das Streben nach gesetzlicher Verbesserung im Handelsgewerbe seitens der Organisation aufgefaßt wurde und daß diese nichts versäumt hat, um die Interessen ihrer Angehörigen mit kräftigstem Nachdruck wahrzunehmen.

Auf den körperlichen Schutz der Kollegen ist die Organisation ebenfalls stets bedacht gewesen. Die ständige Häufung der Unfälle besonders im Fuhr- und Transportgewerbe gab der Verbandsleitung wiederholt Veranlassung, zu Gunsten der Kollegenschaft in Aktion zu treten. In Berlin war es der Organisation gelungen, durch wiederholte Eingaben und Versammlungsbeschlüsse die Polizeibehörde zum Erlaß einer Straßenordnung zu bringen, die für alle Wagen feste Kutscherſitze und sichere Bremsen vorschrieb. An vielen anderen Orten hat die Organisation gleiches herbeizuführen versucht, zumeist aber ohne Erfolg. Was auf dem Wege der Polizeiverordnungen nun nicht voll erreicht werden konnte, dafür sollte das Reichsversicherungsamt interessiert werden. Ist doch dieser Behörde die Genehmigung oder Nichtgenehmigung der Unfallverhütungsvorschriften der Unfallberufsgenossenschaften anheimgestellt. Der Verband wandte sich daher in nachfolgender Eingabe an das Reichsversicherungsamt, um mit dessen Hilfe einen vermehrten und erhöhten Schutz der Berufskollegenschaft herbeizuführen:

„An das Reichsversicherungsamt.

Mit Gegenwärtigem erlauben wir uns, dem Reichsversicherungsamt eine Sache zu unterbreiten, die der Unterzeichneten Ansicht nach von weittragender Bedeutung für die Unfallversicherung ist.

Die Entwicklung des Verkehrs, besonders in den Großstädten, hat im letzten Jahrzehnt große Dimensionen angenommen. Die Einführung der elektrischen Straßenbahnen hat wesentlich dazu beigetragen, den Beruf des Kutschers und Fuhrmanns zu einem sehr gefahrvollen zu gestalten. Es stellt sich daher immer mehr die Notwendigkeit heraus, Vorkehrungen zu treffen, um die Arbeiter des Transport- und Verkehrsgewerbes gegen die sie bedrohenden Gefahren nach Möglichkeit zu schützen. Andererseits muß auch das die Straßen benutzende Publikum gegen die immensen Gefahren des sich stärker entwickelnden Verkehrs geschützt werden. Das Königliche Kommissariat für das öffentliche Fuhrwesen in Berlin hat im Jahre 1900 allein 2100 Unglücksfälle — herbeigeführt durch Ueberfahren — registriert.

Die Berichte der Fuhrwerksberufsgenossenschaft konstatieren, daß durch Ueberfahren in den Jahren 1897 584, 1898 637, 1899 660, 1900 615 entschädigungspflichtige Unfälle herbeigeführt sind. Diese Zahlen demonstrieren deutlich die Notwendigkeit besserer Schutzvorkehrungen.

Seitens der Verkehrspolizei verschiedener Städte, so Hamburg und Berlin, sind in letzter Zeit Bestimmungen erlassen worden, welche geeignet sind, den Zweck, einen besseren Schutz der Gespannführer und Straßenpassanten herbeizuführen, zu erreichen. Die diesbezügliche Polizeiverordnung für Berlin, welche am 1. April 1902 in Kraft tritt, lautet in ihren wesentlichen Teilen:

„Jedes durch Zugtiere bewegte Fuhrwerk muß mit einem festen Kutscherſitz versehen sein, von dem aus der Führer freie Aussicht nach allen Seiten hat.

Last-, Arbeits- und Geschäftswagen, sowie die zur Beförderung einer größeren Anzahl von Personen bestimmten Fuhrwerke müssen mit einer schnell und sicher wirkenden Bremse ausgestattet sein, welche derart anzubringen ist, daß sie der Führer während der Fahrt von seinem Platze aus leicht und bequem in Tätigkeit setzen kann, ohne seine Aufmerksamkeit von dem Straßenverkehr ablenken zu müssen.

Fuhrwerke, an denen sich eine Bremse nicht derart anbringen läßt, daß sie vom Kutscherſitze aus zu gebrauchen ist, (Langholz- oder andere Spezialwagen), müssen von einer zweiten Person begleitet werden, welche die Bremse zu bedienen hat."

Diese Bestimmungen sind unserer Ansicht nach recht wohl geeignet, eine wesentliche Verminderung der Unglücksfälle im Straßenverkehr herbeizuführen.

Das gleiche ist von den Unfallvorschriften der Fuhrwerks- und der Lagerei-Berufsgenossenschaft nicht zu sagen.

Erstere bestimmt in ihren Unfallverhütungsvorschriften nur:

„Wagen, deren Ladung dem Kutscher keinen sicheren Sitz bietet, müssen einen besonderen Sitz mit festem Trittbrett und Rücken- sowie Seitenlehnen haben.

Jeder Lastwagen muß in bergigen Gegenden und Städten mit einer wirksamen, jederzeit gebrauchsfähigen Brems- bezw. Hemmvorrichtung versehen sein."

Die von uns bereits angeführte große Zahl der Unfälle beweist, daß diese Vorschriften bei der heutigen Ausdehnung des Verkehrs und besonders angesichts der Einführung der elektrischen Straßenbahnen und der Automobile nicht mehr genügen.

Der Zentralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands richtet deshalb im Auftrage seiner Mitglieder an das wohllöbliche Reichsversicherungsamt die Bitte:

Das Reichsversicherungsamt wolle die Fuhrwerks- und die Lagerei-Berufsgenossenschaft anweisen, im eigenen Interesse und im Interesse der im Fuhrwerksberufe Tätigen die in der beregten Berliner Polizeiverordnung enthaltenen Vorschriften, betreffend die Schaffung fester Kutscherſitze und sicher wirkender Bremsen, wortgetreu in die Unfallverhütungsvorschriften aufzunehmen.

Der unterzeichnete Verband sieht sich ferner veranlaßt, gegen die Sektion 4 der Fuhrwerksberufsgenossenschaft Beschwerde beim Reichsversicherungsamt, als der überwachenden Behörde der Berufsgenossenschaften, zu erheben.

Der Vorstand dieser Sektion hat sich in der Person des Vorsitzenden, Herrn Beck, erlaubt, bei den maßgebenden Behörden gegen das baldige Inkrafttreten der beregten Berliner Polizei-Verordnung im Namen der Berufsgenossenschaft vorstellig zu werden. Die Sektionsleitung hat damit direkt gegen die Aufgaben der Berufsgenossenschaft, wie diese von der Gesetzgebung festgelegt sind, gehandelt, indem sie das Inkrafttreten von Vorschriften, die wesentlich geeignet sind, Unfälle zu verhüten, zu vereiteln versuchte.

Wir ersuchen daher das wohllöbliche Reichsversicherungsamt, die Leitung der Sektion 4 der Fuhrwerksberufsgenossenschaft dahin zu rektifizieren, daß es nicht gestattet sein kann, sozialpolitische Einrichtungen, die zum Nutzen der Allgemeinheit geschaffen sind, zur Vertretung privater Interessen zu mißbrauchen.

Ferner ersuchen wir das Reichsversicherungsamt, gütigst dafür Sorge tragen zu wollen, daß ähnliche Vorkommnisse sich in Zukunft nicht wiederholen können.

Um geneigte Berücksichtigung dieser Eingabe nochmals höflichst ersuchend, zeichnet

Hochachtungsvoll

Zentralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands.

Der Zentralvorstand.

Berlin, 14. März 1902."

Auf dieses Schreiben gab das Reichsversicherungsamt dann folgende Antwort:

„Das Reichsversicherungsamt hat den Inhalt der Beschwerde einer eingehenden Erörterung unterzogen und das Erforderliche veranlaßt.

Die hier zur Sprache gebrachte Angelegenheit selbst wird dadurch, daß dem Gesuche des Vorstandes der Sektion 4 der Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft, das Inkrafttreten der Polizeiverordnungen vom 17. Mai 1901 weiter hinauszuschieben, keine Folge gegeben worden ist, für das Reichsversicherungsamt als erledigt angesehen.

Welche Maßnahmen die Berliner Fuhrherrn-Innung gegenüber der bezeichneten Polizei-Verordnung ergriffen hat, entzieht sich der Nachprüfung des Reichsversicherungsamtes, da die Fuhrherrn-Innung der diesseitigen Aufsicht nicht unterstellt ist.

Im übrigen wird bemerkt, daß das Reichsversicherungsamt der Frage, wie durch Erlaß von Unfallverhütungsvorschriften auf eine Verminderung der Unfälle hinzuwirken sei, fortgesetzt seine besondere Aufmerksamkeit zuwendet.

Das Recht, Berufsgenossenschaften zur Annahme einzelner bestimmter Unfallverhütungsvorschriften anzuhalten, steht allerdings dem Reichsversicherungsamt nach der gegenwärtigen Lage der Gesetzgebung nicht zu (zu vergl. Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstages, 10. Legislaturperiode 1. Session 1898/1900, 6. Anlageband Nr. 793a Seite 4502)."

Damit war für die Organisation die Sache aber noch nicht erledigt und wir werden bald sehen, wie diese auch fürderhin alles getan hat, was in ihren Kräften stand, um auf dem Gebiete der Unfallverhütung bessere Zustände herbeizuführen.

Die großen Straßenbahnerbewegungen in den verschiedenen Orten Deutschlands, welche seit dem Jahre 1900 eingesetzt hatten, machten die Erörterung der Koalitionsrechtsfrage dieser Berufsgruppe immer dringender. Der vom 16. bis 21. Juni 1902 in Stuttgart tagende vierte deutsche Gewerkschaftskongreß beschäftigte sich mit dieser Materie. Unser Vertreter fand dort Gelegenheit, die Koalitionsrechtsfrage der Straßenbahner nach allen Seiten zu beleuchten und besonders darzutun, wie sehr Regierung und Straßenbahngesellschaften Hand in Hand bestrebt sind, den Angestellten das Streikrecht zu beschneiden. Hatte doch der preußische Eisenbahnminister Thielen anläßlich des großen Berliner Straßenbahnerstreiks im Jahre 1900 direkt zu Gunsten der Gesellschaft eingegriffen und dann im preußischen Landtage erklärt, daß die Regierung gebremst haben würde, falls die Direktion der Großen Berliner Straßenbahn noch höhere Löhne den Angestellten bewilligt hätte. Thielen hat auch bei dem Hannoverschen Streik seine eigene Verfügung, wonach Fahrer-

lehrlinge erst nach einer vierwöchentlichen Prüfungszeit einen Straßenbahnwagen selbständig führen dürfen, aufgehoben, lediglich deswegen, damit die dortige Straßenbahngesellschaft schneller Streikbrecher fahren lassen konnte. Der Gewerkschaftskongreß forderte, den Ausführungen unseres Delegierten einhellig beistimmend, demgemäß auch freies Koalitionsrecht, resp. Unterstellung der Straßenbahner unter die Reichs-Gewerbe-Ordnung. Die Ostern 1903 in Hamburg tagende Verbandsgeneralversammlung sah sich daher veranlaßt, zu beregter Frage in ausführlichster Weise Stellung zu nehmen. Nach eingehender Aussprache wurden die diesbezüglichen Forderungen der Organisation in dieser Resolution formuliert und einstimmig zum Beschluß erhoben:

„Die 3. Generalversammlung erklärt das Eingreifen des Verbandes, die rechtliche Stellung der Straßenbahner zu sichern, als eine unbedingte Notwendigkeit; sie gibt ihre Zustimmung zu den bisherigen Maßnahmen und erklärt sich speziell mit folgender auf dem 4. Deutschen Gewerkschaftskongreß angenommenen Resolution einverstanden:

Durch den § 152 der Gewerbeordnung ist allen in gewerblichen Anlagen beschäftigten Gehilfen, Arbeitern 2c. das Koalitionsrecht gewährleistet. Da auch die Straßenbahnen gewerbliche Anlagen sind, steht den in diesen Betrieben beschäftigten Arbeitern und Angestellten — weil Gewerbegehilfen — das Recht der Koalition ebenfalls zu.

In Erwägung nun, daß anläßlich der Bewegungen der letzten Jahre seitens der Gerichte sowohl als auch von Mitgliedern der Regierungen einzelner Bundesstaaten der Auffassung Raum gegeben worden ist, daß die Straßenbahner der Gewerbeordnung nicht unterstehen, beschließt der Kongreß:

Seitens der gesetzgebenden Körperschaften sind Bestimmungen zu treffen, in denen klar zum Ausdruck gebracht wird, daß die Straßenbahnangestellten der Gewerbeordnung unterstehen.

Der Kongreß hält weiter die Einführung von Bestimmungen, welche den Angestellten die Ausübung des Koalitionsrechts in der Praxis garantieren, für unbedingt notwendig. Die Stellung der Straßenbahner unter die Gewerbeordnung ist mit allem Nachdruck zu verlangen und drückt die Generalversammlung ihre hohe Befriedigung darüber aus, daß die durch den Gewerkschaftskongreß repräsentierte deutsche Arbeiterschaft denselben Standpunkt durch Annahme vorstehender Resolution eingenommen hat. Um in geeigneter Weise auf die gesetzgebenden Faktoren einzuwirken und allen außerhalb des Zentralverbandes in lokalen und sonstigen Vereinigungen zusammengeschlossenen Straßenbahnangestellten die Möglichkeit der Mitwirkung zu geben, beauftragt die Generalversammlung den Zentralvorstand, zu geeigneter Zeit einen Kongreß aller in Straßenbahn- und ähnlichen Betrieben beschäftigten Personen einzuberufen."

Die gleiche Verbandsgeneralversammlung nahm auch noch zur Sozialpolitik im Transportgewerbe Stellung. Die Reichskommission hatte inzwischen der Forderung des Nürnberger Kongresses auf Erhebungen über die Arbeitsverhältnisse im Transportgewerbe insofern Rechnung getragen, als sie im Juli des Jahres 1902 diesbezügliche Betriebsfragebogen ausgegeben hatte. Die Art dieser Erhebungen, und die sich aus dem Resultat ergebenden Konsequenzen waren Veranlassung zu einer ausgiebigen Aussprache auf dem genannten Verbandstage. Man wurde sich schließlich dahin einig, die

Meinungen und Forderungen der organisierten Berufskollegenschaft in folgendem Beschluß niederzulegen, und diesen den in Betracht kommenden gesetzvorbereitenden resp. -gebenden Körperschaften zu übermitteln:

„Die Generalversammlung konstatiert mit Genugtuung, daß den Wünschen des zweiten Berufskongresses zu Nürnberg von seiten der Regierung durch die veranstalteten Erhebungen im Transportgewerbe Rechnung getragen worden ist und gibt sich der Hoffnung hin, daß den in nachstehender Resolution festgelegten Forderungen ebenfalls Beachtung geschenkt wird.

Durch die statistischen Erhebungen, die notwendigerweise seitens des Verbandes, zur Kontrolle der angestellten amtlichen Erhebungen im vorigen Jahre im privaten Transport- und Fuhrgewerbe veranstaltet worden sind, ist festgestellt, daß durchschnittlich eine 15stündige Arbeitszeit vorhanden ist.

Diese Feststellung ist Beweis dafür, daß die Lage der hier in Betracht kommenden Berufsangehörigen eine überaus traurige, Gesundheit und Familienleben der Beteiligten schwer schädigende ist.

Da die Organisation es sich zur Aufgabe gemacht hat, die Interessen aller Berufsgenossen zu vertreten, erachtet es die Generalversammlung als ihre Pflicht, an die maßgebenden Stellen im Reiche heranzutreten und für die in Betracht kommenden Berufsangehörigen die Schaffung folgender schutzgesetzlichen Bestimmungen zu verlangen:

1. Die Schaffung eines Normalarbeitstages von 10 Stunden für erwachsene, über 18 Jahre alte, und von 8 Stunden für jugendliche, unter 18 Jahre alte Arbeiter.
2. Unterbrechung dieser Arbeitszeit durch regelmäßige Pausen.
3. Erlaß von Schutzvorschriften, welche geeignet sind, Leben und Gesundheit der Berufsangehörigen zu sichern.
4. Erlaß von Vorschriften, durch welche den Unternehmern die Pflicht auferlegt wird, für geeignete Aufenthalts- und Umkleideräume Sorge zu tragen.
5. Erlaß von Bestimmungen, durch welche für die in Kost und Logis stehenden Berufsangehörigen das Schlafen in Stallungen verboten wird.
6. Erlaß von Bestimmungen, welche die Durchführung der Sonntagsruhe garantieren.

Um diesen Forderungen den gehörigen Nachdruck zu verleihen und allen außerhalb des Zentralverbandes, in lokalen Berufsvereinigungen usw. zusammengeschlossenen Berufsangehörigen die Möglichkeit einer Aussprache zu geben, beauftragt die Generalversammlung den Zentralvorstand, zur geeigneten Zeit einen Kongreß aller im Transport- und Fuhrgewerbe beschäftigten Personen einzuberufen."

Dem Beschlusse dieser Generalversammlung auf Einberufung eines Kongresses aller Transportarbeiter Deutschlands nach Berlin wurde seitens der Organisationsleitung schon Ostern 1904 Rechnung getragen. Dieser Kongreß, an dem 154 Delegierte aus 167 deutschen Orten, die 42 000 organisierte Berufskollegen vertraten, teilnahmen, gab sich folgende Tagesordnung:

„1. Die amtlichen und privaten Erhebungen im Transport- und Fuhrgewerbe, ihre Ergebnisse und die Notwendigkeit gesetzlicher Regelung der Arbeitszeit.
2. Die Unfallhäufigkeit in unserem Beruf, Unfallverhütungsvorschriften und Berufsgenossenschaften.
3. Die Straßenpolizei-Verordnungen und ihre Handhabung durch die behördlichen Organe.
4. Fahr- und Fachschulen."

Das Referat zum ersten Punkt dieser Tagesordnung beschäftigte sich in eingehendster Weise mit den Arbeitsverhältnissen im Berufe, beleuchtete die Ergebnisse der Erhebungen und die sich daraus ergebenden Konsequenzen. *)

Dann folgte eine eingehende Aussprache, an der sich eine sehr große Zahl Delegierter aus allen Teilen des Reiches in lebhaftester Weise beteiligte und die zugleich das schon vorhandene reiche Material noch in mancher Hinsicht ergänzte. Man einigte sich schließlich auf folgende Resolution, die dann einstimmig zum Beschluß erhoben wurde:

„Der gesamte Produktionsprozeß hat infolge der Umwälzungen auf technischem Gebiete eine ungeahnte Ausdehnung und Vielseitigkeit erreicht. Die Erzeugung immer größerer Warenmengen und deren Austausch bedingt eine immer mehr sich steigernde Entwicklung des Transportwesens.

Dieselbe Entwicklung fördert zugleich den Zusammenfluß großer Volksmassen an bestimmten Konzentrationspunkten; infolgedessen nimmt auch der Personenverkehr immer mehr an Ausdehnung zu.

Durch die amtlichen und privaten Erhebungen über die Arbeitsverhältnisse im Transport- und Fuhrgewerbe ist festgestellt, daß bezüglich Arbeitszeit, Pausen, Sonntagsarbeit 2c. der in diesen Berufen tätigen Personen tieftraurige, die Gesundheit und das Familienleben der Beteiligten schwer schädigende Zustände vorhanden sind.

In Anbetracht dieser Ergebnisse verlangt der Kongreß von den gesetzgebenden Körperschaften:

1. Die Schaffung eines Arbeitstages in geschlossener Arbeitsperiode
   a) von 10 Stunden für erwachsene Arbeiter und Kutscher;
   b) von 8 Stunden für jugendliche Arbeiter unter 18 Jahren;
   c) von acht Stunden für Führer von Motor- und sonstigen Kraftfahrzeugen.
2. Unterbrechung der Arbeitszeit durch regelmäßige Pausen von insgesamt drei Stunden täglich.
3. Die Zeit für Wartung und Pflege der Pferde ist als Arbeitszeit zu betrachten.
4. Vollständige Sonntagsruhe für alle Betriebe mit Ausnahme derjenigen, welche ihrer Natur nach und im öffentlichen Interesse Sonntagsarbeit bedingen. Den in letztbezeichneten Betrieben tätigen Personen ist entsprechende Ruhezeit an Wochentagen zu gewähren.
5. Verbot des Kost- und Logiswesens.
6. Verbot der Lohnzahlung an Sonntagen.
7. Erlaß von Vorschriften, durch welche den Arbeitgebern die Pflicht auferlegt wird, für geeignete heizbare Aufenthalts- und Ankleideräume Sorge zu tragen.

Der Kongreß fordert ferner:

Die Einsetzung von Inspektoren für das gesamte Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe, analog den Einrichtungen der Fabrikinspektion. Diesen sind Assistenten aus den Reihen der Arbeitnehmer des Berufes als Hilfskräfte beizugeben."

Damit war sozusagen auch der Organisation die Richtschnur angegeben, in der sie für die Arbeiterschaft des Transportgewerbes

---

*) Protokoll des ersten deutschen Transportarbeiterkongresses.

zukünftig zu wirken hatte. Gleich wertvolles Material brachte die Aussprache über die Unfallhäufigkeit und die Unfallverhütungsvorschriften zutage. Auch diesbezüglich erfolgte eine äußerst fruchtbare Diskussion, die schließlich folgenden einstimmigen Beschluß zeitigte:

„Die Entwicklung des Verkehrs im allgemeinen, besonders aber die in den Großstädten, hat in den letzten Jahrzehnten riesige Dimensionen angenommen. Die Einführung der elektrischen Straßenbahnen hat speziell dazu beigetragen, den Beruf des Kutschers, Fuhrmannes usw. zu einem sehr gefahrvollen zu gestalten.

Die Unfallhäufigkeit hat infolgedessen für die betreffenden Arbeiter eine Höhe erreicht, wie sie ähnlich kein anderer Beruf aufweist. Selbst im Bergbau sowie im Baugewerbe, die ihrer Natur nach eine große Unfallgefahr bedingen, werden ähnliche Ziffern nicht im entferntesten erreicht. Aus den statistischen Feststellungen des Reichsversicherungsamtes geht hervor, daß diese Unfallziffer noch ständig im Steigen begriffen ist.

Diesem für die Arbeiter des Transport- und Fuhrgewerbes unhaltbaren Zustande zu begegnen und eine Herabminderung der Unfallziffern herbeizuführen, fordert der Kongreß:

Den Erlaß von Bestimmungen seitens der in Betracht kommenden Körperschaften, welche geeignet sind, Leben und Gesundheit der im Berufe tätigen Arbeiter wirksam zu schützen.

Insbesondere sind Anordnungen zu treffen, daß alle Fahrzeuge, gleichgültig ob durch tierische oder motorische Zugkraft betrieben, mit festen Führersitzen und sicher wirkenden Bremsen, deren Handhabung vom Sitze des Lenkers aus jederzeit möglich ist, versehen sein müssen. Die Sitze sind so anzubringen, daß der Führer nach allen Seiten freien Ausblick zur Beobachtung der Straßenvorgänge hat.

Fahrzeuge, an denen sich die Bremsvorrichtung nicht derart anbringen läßt, daß sie vom Führersitze aus in Tätigkeit gesetzt werden kann — beispielsweise Langholz- und andere Spezialwagen — müssen von einer zweiten Person begleitet werden, welche die Bremsvorrichtung bedient.

Der Kongreß fordert ferner:

Verbot des Schlafens im Stall oder in mit diesem zusammenhängenden Verschlägen, sowie auf Heu- und Futterböden usw. wegen den damit verbundenen Gefahren.

Schaffung von Waschvorrichtungen in allen Betrieben.

Der Kongreß fordert weiter:

Die ständige Ueberwachung und Kontrolle aller Betriebseinrichtungen, insbesondere aber der Warenaufzüge, Elevatoren, Fahrstühle, Treppen und Leitern in Lager- und Speichereibetrieben, sowie aller Unfallverhütungsvorschriften auf ihre Innehaltung resp. praktische Ausführung, durch die in Betracht kommenden behördlichen Organe.

Endlich fordert der Kongreß:

Verhängung wirksamer Strafen gegen Unternehmer wegen Nichtbefolgung resp. Uebertretung aller zum Schutze der Arbeiter und ihrer Gesundheit getroffenen Bestimmungen."

Die wechselvolle Schönheit der örtlichen Straßenpolizeiverordnungen erfuhr auf diesem Kongreß ebenfalls eine verdiente eingehende Beleuchtung. Was diesbezüglich vorgetragen wurde, erinnerte lebhaft an mittelalterliche Zustände, vor allen Dingen sollte man es nicht für möglich halten, daß im Zeitalter des Verkehrs derartig fossile Vor-

schriften zwecks Hemmung des Verkehrs noch möglich waren und es jetzt leider auch noch sind. Der Kongreß machte auch diesbezüglich ganze Arbeit, wie nachstehende einstimmig beschlossene Resolution inhaltlich zeigt:

„Der Kongreß konstatiert, daß die bisherige Regelung des Verkehrs durch örtliche Polizeivorschriften, die jeder einheitlichen Grundlage entbehren, vielfach sogar einander widersprechende Bestimmungen enthalten und zumeist nicht dem modernen Verkehrsleben angepaßt sind, in keiner Weise den im öffentlichen Interesse zu stellenden Anforderungen entspricht.

Unter diesem System der Buntscheckigkeit, welches der individuellen Auffassung und Ausführung der verschiedenen Bestimmungen seitens der überwachenden Organe weiten Spielraum läßt, leidet die Sicherheit des gesamten Straßenverkehrs. Insbesondere wird dadurch den im Waren- und Personentransport beschäftigten Arbeitern, als: Fuhrleute, Kutscher, Geschirr- und Wagenführer 2c. die Ausübung ihrer Berufstätigkeit wesentlich erschwert. Hinzu kommt die empfindsame wirtschaftliche und materielle Schädigung, welche die Arbeiter wegen meist geringer Verstöße gegen die Straßenpolizeiverordnungen, durch Verhängung sehr hoher Geldstrafen trifft.

Veranlaßt durch die angeführten Tatsachen fordert der Kongreß:

Die Schaffung einer Reichsverkehrsordnung, welche sich auf alle Verkehrs- resp. Transportmittel und Wege erstrecken muß.

Bei Ausarbeitung dieses Reichsgesetzes sind folgende Grundsätze zu beachten:

1. Als Führer von Transport- und Verkehrsfahrzeugen, ausschließlich der Handwagen und Fahrräder, dürfen nur Personen Verwendung finden, welche

a) das 18. Lebensjahr erreicht haben,
b) nicht mit körperlichen Gebrechen behaftet sind, welche sie in der sicheren Leitung der Gefährte beeinträchtigen,
c) den Nachweis zu führen im stande sind, daß sie die zur Ausübung des Berufes nötigen Kenntnisse besitzen.

2. Sämtliche Fahrzeuge sind mit festen Sitzen für die Lenker, außerdem mit sicher und schnell wirkenden Brems- resp. Hemmvorrichtungen zu versehen, deren Handhabung jederzeit vom Fahrersitz aus ohne Gefahr bewirkt werden kann.

Bauart und Belastung der Fahrzeuge sind der Beschaffenheit der Verkehrswege anzupassen.

Kraftfahrzeuge und ähnliche Verkehrsmittel sind mit Geschwindigkeitsmessern zu versehen, außerdem ist die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit unter Berücksichtigung der Verkehrswege und Verkehrshäufigkeit festzulegen.

3. Im Interesse der Verkehrssicherheit notwendige Sonderbestimmungen für einzelne Orte, Kommunalverbände oder Bezirke, sind auf vorstehender Grundlage, nach sachverständiger Begutachtung seitens der dem Transport- und Verkehrsgewerbe angehörenden Arbeitgeber und Arbeitnehmer resp. ihrer wirtschaftschaftlichen Interessenvertretungen, durch die zuständigen Behörden zu erlassen.

4. Für Ahndungen von Uebertretungen der so geschaffenen Reichsverkehrsordnung resp. ihrer örtlichen Ergänzungen, sind Bestimmungen zu treffen, welche jede Willkür bei der Strafbemessung ausschließen.

Die Führer von mit Namen oder Nummern bezeichneten Fahrzeugen sind bei Uebertretungen von den Beamten auf die Bestimmungen der Polizeiverordnung aufmerksam zu machen.

Anzeigen, welche auf Grund der Kennzeichnung des Fahrzeuges erfolgen, sind dem Führer desselben innerhalb 24 Stunden mitzuteilen.

Bestrafungen dieser Art sind in jedem Falle als Uebertretungen zu betrachten und nicht ins Strafregister der betreffenden Personen aufzunehmen."

Seitens der Organisationsleitung wurden sämtliche Beschlüsse dieses Kongresses sowohl dem Reichskanzler wie auch allen übrigen maßgebenden und in Betracht kommenden Behörden übermittelt.

Diese machtvolle Kundgebung blieb auch nicht ohne Einfluß auf die Gestaltung der Dinge. Schon im Jahre darauf, 1905, wurde die Organisation vom Beirat des reichsstatistischen Amtes aufgefordert, Gutachten über die Arbeitsverhältnisse im Transportgewerbe und die Möglichkeit deren gesetzlicher Regelung abzugeben.

Es geschah dies seitens der aufgeforderten Ortsverwaltungen unserer Organisation in ausgiebigster und trefflichster Weise. Soviel der Verbandsleitung bekannt geworden, haben 27 Mitgliedschaften ihre Meinung über beregte Fragen durch schriftliche Mitteilungen an das Reichsstatistische Amt geäußert. Es waren dies die Mitgliedschaften in Berlin, Brandenburg, Braunschweig, Bremen, Breslau, Bunzlau, Dresden, Essen, Frankfurt a. M., Göttingen, Halle a. S., Hamburg, Hannover, Kiel, Köln, Leipzig, Liegnitz, Mannheim, Meißen, Nürnberg, Oldenburg, Pirna, Potsdam, Rawitsch, Stettin, Stuttgart und Zwickau. Es ist uns natürlich unmöglich, den Extrakt aller Gutachten auch nur im Auszuge wiederzugeben. Um aber den Lesern dieses wenigstens ein Bild des Inhalts der Gutachten im allgemeinen vor Augen führen zu können, erfolgt hier die Wiedergabe der ausführlichsten diesbezüglichen Arbeit. Es ist, wie bei den Erhebungen der Handelsarbeiter, das Gutachten der Berliner Kollegenschaft, weil in diesem Orte nicht nur der lebhafteste Verkehr in Betracht kommt, sondern weil hier auch die verhältnismäßig größte Zahl von Berufsangehörigen auf einen kleinen Raum zusammengedrängt ist. Hier der Wortlaut:

Berlin, den 4. Juli 1905.

An das
Kaiserlich Statistische Amt, Abt. für Arbeiterstatistik
zu Berlin.

Auf Grund des ihr im Mai d. J. von Seiten des Herrn Präsidenten des Kaiserlich Statistischen Amtes, Abteilung für Arbeiterstatistik, zugestellten Fragebogens, betreffend Erhebungen über die Arbeitszeit für solche Personen, welche in den gewerblichen Fuhrwerksbetrieben als Kutscher, Mitfahrer, Schaffner, Stalleute usw. tätig sind, äußert sich die ergebenst unterzeichnete Verwaltung wie folgt:

1. Mitgliederzahl der befragten Organisationen.

Dem Verbande gehören in Berlin 2159 Kutscher, Mitfahrer, Schaffner und Stalleute als Mitglieder an. Diese verteilen sich auf etwa 131 Geschäfte der unter 3b, d, e und f der im Fragebogen bezeichneten Betriebsarten.

2. Mißstände der bestehenden Arbeitszeit.

Unter den nachteiligen Folgen für die Gesundheit, welche hauptsächlich auf die übermäßig lange Arbeitszeit zurückzuführen sind, haben alle in den zu 3b, d, e und f bezeichneten Betriebsarten beschäftigten Kutscher 2c. zu leiden. In erster Linie stehen die bei der Ausübung des Berufes vorkommenden Unfälle, welche in den meisten Fällen durch die übermäßig lange Arbeitszeit und der dadurch eintretenden Ermüdung resp. Erschlaffung des Körpers herbeigeführt werden.

Wir erlauben uns dazu anzuführen: Der Unfallstatistik des Transport- und Verkehrsgewerbes, veröffentlicht in dem vom Kaiserl. Statistischen Amt herausgegebenen „Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich" entnehmen wir folgende, unsere vorausgeschickten Behauptungen als Tatsachen bestätigende Zahlen:

Tabelle I.

Es kamen auf je 1000 Versicherte Verletzte:						Der Durchschnitt der Verkehrsgruppe ist gegen den allgemeinen Durchschnitt höher um
im Jahre	bei der Straßenbahn-Berufsgenossenschaft	bei der Speditions- und Lager.i-Berufsgenossenschaft	bei der Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft	bei der vorgenannten Verkehrs-Gruppe im Durchschnitt	bei allen gewerblichen Berufsgenossenschaften im Durchschnitt	
1897	73,6	67,0	62,6	67,4	41,8	61,24 %
1898	80,7	66,6	60,5	69 3	42,9	51,50 %
1899	76,0	73,2	57,7	69,0	44,9	53,67 %
1900	82,0	75,0	59,2	72,1	44,8	60,93 %
1901	76,2	73,4	67,0	72,9	46,4	57,11 %
1902	70,6	70,0	67,8	69,5	46,0	51,08 %

Aus dieser Tabelle geht hervor, daß sowohl die Berufsgenossenschaften zu 2 und 3, als auch alle drei angeführten, für das Verkehrsgewerbe in Betracht kommenden Berufsgenossenschaften eine Zunahme der Verletzten zu verzeichnen haben. Am meisten zum Nachdenken Anlaß gibt aber die Tatsache, daß die auf je 1000 Versicherte entfallende Durchschnittszahl der Verletzten der drei Verkehrsberufsgenossenschaften die Durchschnittszahl aller gewerblichen Berufsgenossenschaften um 51,8 bis 61,2 Prozent übersteigt. Ist dies auch im Jahre 1902 in geringerem Maße zutreffend als 1897, so ist dies nicht auf eine Verminderung der Verletztenziffer in der Verkehrsgruppe, sondern auf eine Erhöhung der allgemeinen Durchschnittsziffer zurückzuführen.

Das gleiche, in mancher Hinsicht fast noch ungünstigere Bild gibt die Aufstellung über die Unfallhäufigkeit im Verkehrsgewerbe.

Die auf je 1000 Vollarbeiter (1 Vollarbeiter gleich 300 Arbeitstage) berechnete Zahl der Unfälle hat sich in allen drei Berufsgenossenschaften von 1897—1902 erheblich erhöht. Die Durchschnittszahl der Verkehrsgruppe zusammen ist in diesen 6 Jahren um zirka 23½ Prozent gestiegen. Das Verhältnis zum Durchschnitt aller gewerblichen Berufsgenossenschaften stellt sich gegenüber der zuerst angeführten Tabelle etwas günstiger, aber — hier wie dort — auch nur deshalb, weil der allgemeine Durchschnitt eine wesentliche Steigerung erfahren hat.

Tabelle II.

Auf je 1000 Vollarbeiter kommen Unfälle:						Der Durchschnitt der Verkehrsgruppe ist gegen den allgemeinen Durchschnitt höher um
im Jahre	bei der Straßenbahn-Berufsgenossenschaft	bei der Spedition- und Lagerei-Berufsgenossenschaft	bei der Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft	bei der vorgenannten Verkehrs-Gruppe im Durchschnitt	bei allen gewerblichen Berufsgenossenschaften im Durchschnitt	
1897	5,1	12,4	17,0	11,5	8,1	41,97 %
1898	5,7	12,2	18,1	12,0	8,2	46,34 %
1899	7,1	14,0	16,5	12,5	8,5	47,05 %
1900	6,6	14,3	15,1	11,9	8,6	38,37 %
1901	8.0	14,5	20,1	14 2	9,3	52,68 %
1902	8,4	13,9	20,3	14,2	9,3	54,34 %

Geht aus diesen beiden Beispielen hervor, daß sowohl die Zahl der Verletzten, wie die der Unfallhäufigkeit im Transport- und Verkehrsgewerbe eine außerordentlich hohe und abnorme ist, so muß sogar mit Bezug auf die letztere gesagt werden, daß diese überhaupt die höchste ist, welche in den gewerblichen Berufsgenossenschaften bisher erreicht wurde. Diese Tatsache wird anschaulich dargestellt in dem gleichfalls vom Kaiserlichen Statistischen Amt (Abteilung für Arbeiterstatistik) herausgegebenen Werk „Atlas und Statistik der Arbeiterversicherung des Deutschen Reichs" für 1904. Auf dem Blatt 10 dieser Veröffentlichung wird in einer interessanten karthographischen Aufstellung nachgewiesen, daß das Speditions-, Lagerei- und Fuhrwesen — unter Ausschluß des Straßenbahnbetriebes — alle anderen Gewerbe mit bezug auf Unfallhäufigkeit weit hinter sich läßt.

Aber selbst dann, wenn man die aus der angeführten Tabelle über die Unfallhäufigkeit hervorgehende Ziffer einschließlich des Straßenbahnbetriebes mit 14,2 auf diese letztere Darstellung anwendet, so findet man, daß das Transport- und Verkehrsgewerbe immer noch die allgemein als die gefährlichsten angesehenen Betriebe, wie Steinbrüche, Bergbau und Baugewerbe, übertrifft. Diese erschrecklich hohen Unfallziffern sind aber durchaus nicht in der Gefährlichkeit des Fuhrwerksbetriebes überhaupt zu suchen, sondern zum erheblich großen Teile auf die lange Dauer der gegenwärtig üblichen Arbeitszeit direkt zurückzuführen, wie wieder nachstehende Zahlen, die den offiziellen Jahresberichten der Fuhrwerksberufsgenossenschaft entnommen sind, klar beweisen:

Es ereigneten sich entschädigungspflichtige Unfälle im

Jahre:	Vormittags:	Nachmittags:
1897	423	803
1898	472	875
1899	541	847
1900	477	832
1902	600	990

Zieht man in Betracht, daß in den Fuhrwerksbetrieben die Arbeitszeit durchschnittlich um 5 Uhr morgens beginnt, bis mittag 12 Uhr, also schon 7 Stunden dauert, so fällt es besonders auf, daß die nachmittägliche bis 9 Stunden dauernde Arbeitszeit 80 bis 95 pCt. mehr Unfälle aufzuweisen hat, als die Arbeitszeit am

Vormittage, es liegt hier die Schlußfolgerung auf der Hand, daß die höhere Zahl der Unfälle am Nachmittag, lediglich auf das Konto der langen Dauer der Arbeitszeit und der folgedessen eingetretenen Ermüdung und Erschlaffung der Körperkräfte zurückgeführt werden müsse.

Bei unserer Umfrage mußten wir konstatieren, daß es in Berlin keinen einzigen Rollkutscher gibt, der nicht schon einmal einen leichteren oder schwereren Unfall erlitten hat. Besonders stark äußern sich die Folgen der langen Dauer der Arbeitszeit und Ueberarbeitung in den heißen Sommermonaten für die Kutscher. Zu dieser Jahreszeit überfällt der Schlaf die Kutscher auf dem Bock im größten Verkehrsgewühl; alles Sträuben dagegen nützt ihnen einfach nichts, ihr festester Wille vermag die Anforderungen der Natur nicht zu überwinden. Man hat umsonst versucht, die Kutscher durch Androhung hoher Polizeistrafen zur Wachsamkeit zu zwingen; der Herr Polizeipräsident hat daher, die Nutzlosigkeit dieser Strafen einsehend, die Schutzmannschaft angewiesen und das Publikum in der Presse ersucht, bei großer Hitze auf ihrem Gefährt eingeschlafene Kutscher zu wecken. In diesem Falle wird also die lange Arbeitsdauer der Kutscher nicht nur zu einer ständigen Lebensgefahr für sie selbst, sondern auch für das die Straßen passierende Publikum, welches hierdurch in erhöhtem Maße der ohnedies stets drohenden Gefahr des Ueberfahrens ausgesetzt wird. Also schon im Allgemeininteresse ist eine wirksame gesetzliche Beschneidung der gegenwärtigen Arbeitsdauer der Kutscher dringend von Nöten.

Als Berufskrankheiten sind dann Rheumatismus, Reißen und Lungenleiden zu bezeichnen. Diese Krankheiten differieren in ihrem mehr oder minder starken Auftreten wieder je nach den einzelnen Branchen, besonders in dem sogenannten Schwer- oder Lastfuhrwerk.

Der Erkrankung der Atmungsorgane sind ganz hervorragend die Müllkutscher ausgesetzt, jene Leute, welche die Abfuhr des Hausunrats besorgen. Diese Berufskollegen sind gezwungen, sowohl beim Aufladen als insbesondere beim Abladen des Mülls die denselben entströmenden giftigen Verwesungsgase und den sich zu Wolken entwickelnden Staub einzuatmen, wodurch der Bazillenverbreitung aller Art im Körper des Müllkutschers weitester Vorschub geleistet wird. Dazu kommt noch die Schwere der Arbeit. Jeder Müllwagenschaffner hat pro Tag 120 bis 140 eiserne Kasten voll Müll im durchschnittlichen Gewichte von 2—3 Zentner auf seinem Rücken von den Höfen der Häuser 1 bis 5 Minuten weit nach dem Abfuhrwagen zu tragen, so daß er je nach der Jahreszeit seinen Körper mehr oder minder durchschwitzt. Darauf folgt dann wieder die Fahrt auf dem Wagen nach dem Abladeplatz, die unter Umständen stundenlang dauert. Die Folge sind Erkältungskrankheiten, welche die Grundlage zu tuberkulösen Leiden legen.

Das fast gleiche ist bei der Branche der Mehlkutscher der Fall. An Stelle des Müllstaubes tritt hier der wohl nicht viel weniger für die Atmungsorgane gefährliche Mehlstaub. Die Mehlsäcke sind durchweg 2 Zentner schwer und bedarf es einer ganz besonderen Körperanstrengung der Kutscher, diese Lasten über die zumeist schmalen und schlüpfrigen Treppen in die Bäckereien zu transportieren. Bei Transporten nach den Vororten tritt fast immer schon die Nachtkühle ein, wenn der Kutscher ans Nachhausefahren denken kann. Bis auf die Haut vom Schweiß durchnäßt, setzt sich dann der Kutscher auf seinen Wagen und kann sich in seiner gezwungenen ruhigen Haltung beim Nachhausefahren gegen den Nachtfrost nicht schützen.

Die Kutscher des Bau- und Arbeitsfuhrwerks — in Berlin bezeichnenderweise Klamottenkutscher genannt — sind tagtäglich beim Auf- und Abladen den aus dem Steinhauerberuf bekannten Ablagerungen des Stein- und Sandstaubes ausgesetzt; auch sie geraten beim Auf- und Abladen vielmals in Schweiß, um sich dann beim Fahren wieder der kühlen Luft auszusetzen.

Es ist bekannt, daß die Speditions- und Rollkutscher unter Anspannung aller ihrer Körperkräfte — schwächlich veranlagte Personen können diesem Beruf überhaupt nicht vorstehen — dem Aufladen und Abladen resp. Abtragen der zumeist mehrere Zentner schweren Kollis und Kisten obliegen und mit Wagen und Pferden stundenlang bei den Kunden oder auf den Bahnhöfen ihre Abfertigung abwarten müssen, wodurch Erkältungskrankheiten geradezu hervorgebracht werden.

Eine kürzere Arbeitszeit, geregelte Pausen, würden dem Kutscher ermöglichen, seine durchnäßte Kleidung zu wechseln oder auch nur zu trocknen, welche Maßregeln einzig geeignet sind, die ungünstigen Witterungseinflüsse einigermaßen zu paralisieren. Die Berliner Kutscher gehören durchweg, verschwindende Ausnahmen bestätigen die Regel, dem besten Lebensalter von 21—40 Jahren an. Die schon geschilderte schwere Arbeit veranlaßt eine unverhältnismäßig frühe Invalidität, einen Verbrauch der Körperkräfte vor der Zeit, eine Verkürzung der Arbeitszeit würde ganz sicher die Zeit des Eintritts der Invalidität hinausschieben und die durchschnittliche Lebensdauer der Kutscher sicher in erheblichem Maße verlängern.

Auch Magen- und Darmkrankheiten sind bei den Kutschern 2c. keine seltene Erscheinungen. Diese dürften sicherlich darauf zurückzuführen sein, daß die Betreffenden keine bestimmten Essenspausen haben, sondern so wie es ihre Zeit erlaubt, die notwendigen Mahlzeiten auf ihrer Tour in billigen, minderwertigen Restaurationen einnehmen müssen. Da die Fuhrwerke dann während dieser Zeit vielfach ohne Aufsicht auf der Straße stehen, müssen sich die Kutscher beeilen und kann die Nahrung nicht genügend zerkleinert werden, so daß dadurch die Verdauung wesentlich erschwert und gehindert wird.

Die Beschaffung von Waschgelegenheit in den Fuhrbetrieben ist eine dringende Notwendigkeit und liegt dies ebenfalls im Interesse der Gesundheit für die Kutscher 2c. Diese müssen unbedingt in der Lage sein, vor Einnahme der Mahlzeiten sich die Hände vom Schmutz befreien zu können, da sie vielfach mit ekelerregenden Sachen, u. a. mit frischen und gesalzenen Fellen zu tun haben.

Eine Fortbildung der Kutscher ist bei der langen und angestrengten Arbeit einfach unmöglich. Dieselben sind durch die Uebermüdung gegen alle geistige Kost vollständig unzugänglich und leben dahin, ohne sich um die wichtigsten Staatsbürgerrechte und Pflichten auch nur im geringsten zu kümmern. Der Alkohol ist dieser Leute einziger Trost und Erholung, sie finden in der Betäubung das einzige Mittel, sich über ihr licht- und freudloses, der Mühen volles Dasein hinwegzutäuschen, und nur wenig moralisch kraftvollen Naturen gelingt es, sich aus der allgemeinen Misere zu erheben und im Kampf für eine bessere Lebenshaltung ihren Mann zu stehen. Theater, Musik, Kunst und Wissenschaft sind dem Kutscher zumeist böhmische Dörfer, denen er in seiner geistigen Degeneration keinen Geschmack abgewinnen kann. Dort überall, wo es bisher unserer Organisation gelungen ist, die Dauer der Arbeitszeit auf ein halbwegs vernünftiges Maß zu beschränken, sehen wir zu unserer lebhaften Freude, daß auch die sonst geistig indifferentesten Berufs-

kollegen Geschmack an höheren Genüssen gewinnen, daß die bei den Kutschern vielbeklagte Roheit in der Ausdrucksweise verschwindet und das Familienleben ein innigeres, herzlicheres wird. Der Alkohol vermag auf solche Leute nicht mehr seinen dämonischen Druck auszuüben, die Leute schütteln allmählich seine Sklaverei ab und fangen an, über den Zweck und das Ziel ihres Daseins, über ihre Pflichten als Staatsbürger nachzudenken.

Aus diesen Erfahrungen heraus versprechen wir uns aus einer gesetzlichen Beschränkung der Arbeitszeit eine Hebung des ganzen Berufs in physischer, psychischer und sittlicher Beziehung, eine Genesung aus der schweren Degeneration, die unter der langen Arbeitsdauer im Kutscherberufe unzweifelhaft Platz gegriffen hat.

Die Pflege des Familienlebens leidet ebenfalls sehr unter der bestehenden langen Arbeitszeit. Es kommt oft vor, daß ein Kutscher, der Familienvater ist, dadurch, daß er früh um 5 Uhr und teilweise noch früher seine Wohnung verläßt, und des Abends spät nach 10—11 Uhr und darüber hinaus erst wieder nach Hause kommt, die ganze Woche, außer des Sonntags, seine Kinder nur schlafend zu sehen bekommt. Einen Einfluß auf die Erziehung der Kinder können die Kutscher in diesem Falle so gut wie gar nicht ausüben. — Jugendliche Personen unter 16 Jahren werden als Mitfahrer nur in der Speditionsbranche beschäftigt. Auf diese wirkt die lange Arbeitszeit hinsichtlich ihrer Erziehung sowohl, als auch ihrer geistigen Fortbildung in jeder Weise nachteilig. Man kann sagen, daß sie im wahrsten Sinne des Wortes verlottern und verwahrlosen. —

3. Regelung der Arbeitszeit an Wochentagen.

Zu 1 müssen wir uns dahin äußern, daß der Erlaß von Vorschriften auf gesetzlichem Wege unbedingt erforderlich, da auf Grund der herrschenden Konkurrenz unter den Herren Unternehmern eine Regelung und Verkürzung der Arbeitszeit auf dem Wege der freien Vereinbarung fast gänzlich ausgeschlossen ist.

Zu 2 halten wir die Einführung eines 10stündigen Maximalarbeitstages für die in den Betriebsarten zu 3a, b, d, e und f (letztere, soweit Möbel- und Speditionsfuhrwerk in Betracht kommt) beschäftigten Kutscher und Mitfahrer für durchführbar.

Zu 3 erachten wir für die vorerwähnten Gruppen eine täglich 10stündige Arbeitszeit zur Bewältigung eines angemessenen Arbeitspensums für vollständig genügend. Für öffentliche Droschken-, Omnibus- und sonstige Personenfuhrwerksbetriebe wäre diese Arbeitszeit für Kutscher und Schaffner sehr gut durch Schichtwechsel einzuführen. Für die Müll-, Mörtel-, Bau-, Arbeits- und sonstigen Lastkutscher — zu letzterer Gruppe rechnen wir auch die bei der Firma Fedkenhauer und in ähnlichen Betrieben tätigen Kutscher — sollte die Arbeitszeit in der Zeit von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends liegen. Für Roll-, Möbel- und Mehlkutscher würde mit Rücksicht darauf, daß diese geschäftlich viel mit dem Handelsgewerbe zu tun haben, der im Handelsgewerbe bestehenden Geschäftszeit Rechnung tragend, die Arbeitszeit in der Zeit von 7 Uhr morgens bis 8 Uhr abends zu legen sein. Dasselbe trifft zu für Kutscher und Begleiter, welche die Ausrollung bahnamtlicher Güter zu besorgen haben. Auch der Eilgutverkehr läßt sich u. E. in dieser Zeit erledigen, zumal bei dem in nicht allzu ferner Zeit vollständig durchgeführten Achtuhrschluß der Geschäfte eine Güterabnahme nach 8 Uhr ausgeschlossen ist. Für solche Kutscher, welche die sogenannten Mietswagen für die großen Handelsfirmen fahren, — Firma Kliemt und ähnliche — ist die Arbeitszeit in die Zeit von 8 Uhr morgens

bis 9 Uhr abends zu verlegen. Die so geregelte Arbeitszeit soll für alle Gruppen inkl. der eventl. Nebenarbeiten gelten.

Zu 4. Für Kutscher in der Möbeltransportbranche würden wir Ausnahmen für folgende Zeitabschnitte in Vorschlag bringen: 1. Je eine Woche vor und eine Woche nach dem 1. April und 1. Oktober eines jeden Jahres soll die Arbeitszeit bis zu zwei Stunden täglich verlängert werden dürfen. 2. Je eine Woche vor und eine Woche nach dem 1. Januar und 1. Juli eines jeden Jahres soll die Arbeitszeit täglich bis zu einer Stunde, also auf 11 Stunden verlängert werden dürfen. Für Kutscher, welche die Mietsgespanne für die großen Handelsfirmen fahren, sollten als Ausnahmetage die für die offenen Ladengeschäfte bezüglichen gesetzlichen Bestimmungen gültig sein. Für Omnibuskutscher und Schaffner sowie für Roll-, Mehl-, Bau-, Arbeits- und sonstige Lastfuhrwerkskutscher sind Ausnahmen nicht erforderlich. Im Speditionsgewerbe kann ein etwaiger geschäftlicher Andrang, wie heute schon üblich, durch Annahme von Lohnfuhrwerken am besten geregelt werden.

4. Pausen.

Zu dieser Frage äußern wir uns dahin, daß in allen Fuhrbetrieben regelmäßig Pausen eingeführt werden können und zwar für Kutscher und Mitfahrer, als auch für jugendliche Mitfahrer.

Diese Pausen sollen für die in den Personenfuhrwerksbetrieben tätigen, für Müll-, Bau- und Arbeitskutscher sowie sonstigen Lastkutscher täglich 3 Stunden betragen und zwar ½ Stunde Frühstück, ½ Stunde Vesper und 2 Stunden Mittag, welch letztere Pause in die Zeit von 11—3 Uhr fallen soll. Für Roll-, Mehl- und solche Kutscher, welche die Mietswagen für die großen Handelsgeschäfte fahren, halten wir mit Rücksicht darauf, daß deren Arbeitszeit in der Zeit von 7—8 resp. 8—9 Uhr täglich liegen soll, ebenfalls 3 Stunden Pause für erforderlich und zwar ½ Stunde Frühstück, ½ Stunde Vesper und 2 Stunden Mittagspause, welch letztere ebenfalls in die Zeit von 11—3 Uhr fallen soll.

5. Sonn- und Festtagsarbeit.

An Sonn- und Festtagen kann die Arbeitszeit für diejenigen Kutscher, welche in den unter 3e und f bezeichneten Betrieben beschäftigt sind (außer Droschken- und Personenfuhrwerkskutscher) auf 2 Stunden beschränkt werden, und zwar müßte spätestens 9 Uhr vormittags Schluß der Arbeitszeit eintreten. In den vorgenannten Betrieben ist es auch möglich, daß die Kutscher nur abwechselnd, je nach der Zahl der Beschäftigten, jeden zweiten, dritten oder vierten Sonntag usw. Dienst tun brauchen. In solchen Betrieben, wo nur ein Kutscher beschäftigt wird, muß dieser jeden zweiten Sonntag ganz frei haben.

In den unter 3a, b, d bezeichneten Betrieben (Personenverkehr) ist nach Lage der Verhältnisse eine Beschränkung der Arbeitszeit an Sonn- und Festtagen nicht gut möglich. Wir schlagen deshalb vor, den in diesen Betrieben Beschäftigten jede Woche einen freien Tag zu gewähren, mit der Maßgabe, daß der vierte freie Tag immer ein Sonntag sein muß. Jugendliche unter 16 Jahre alte Personen brauchen des Sonntags niemals beschäftigt zu werden, da dieselben nur zur Aufsicht der Fuhrwerke und zu kleinen Hilfsleistungen während der Wochentage verwendet werden.

6. Durchführbarkeit der vorgeschlagenen Regelung in Kleinbetrieben.

Die Durchführbarkeit der vorgeschlagenen Regelungen in Kleinbetrieben mit 1 oder 2 Beschäftigten, läßt sich im allgemeinen leichter bewerkstelligen, als in den großen Betrieben, da hier ein-

mal eine bessere Uebersicht der Geschäftslage möglich ist und das anderemal, weil in solchen Betrieben der Unternehmer meistenteils selbst Kutscher war und noch fährt und infolgedessen bei vorkommenden Fällen selbst praktisch eingreifen kann.

7. Erkrankungen und Sterblichkeit im Fuhrwerksbetriebe.

Hierzu haben wir zu bemerken, daß unsere Organisation mit einer besonderen Krankenkasse nicht verbunden ist. Wir sind deshalb nicht in der Lage, die hier gewünschten statistischen Angaben machen zu können.

In Frage kommen für diese Angaben: 1. Die Fuhrherren-Innungskasse, 2. die Ortskrankenkasse für die Gewerbebetriebe der Kaufleute, Handelsleute und Apotheker, 3. die Allgemeine Ortskrankenkasse für gewerbliche Arbeiter und Arbeiterinnen.

NB. Für die in Posthaltereien beschäftigten Kutscher sind wir nicht in der Lage, die gewünschten Angaben machen zu können, da das Postfuhrwesen in Berlin nicht in Händen von Privatunternehmern liegt.

Die vorstehende Beantwortung ist nach Vorberatung unter Hinzuziehung von etwa 150 Vertrauensleuten der Kutscher, welche in den verschiedenen Branchen beschäftigt sind, erfolgt.

Die Einladung zur Vorberatung fand schriftlich und durch eine Annonce in unserem Fachblatt „Courier" statt.

Indem wir hoffen, daß unser Gutachten Berücksichtigung seitens des verehrlichen Beirats für Arbeiterstatistik finden wird, zeichnen

mit aller Hochachtung

Die Ortsverwaltung Berlin.

Wie alle diese mühevolle sozialpolitische Organisationsarbeit seitens der Gesetzgebung bewertet werden, ob man dem wuchtigen Material und den Wünschen der Transportarbeiterschaft auf Schutz ihrer Arbeitskräfte gesetzlich Rechnung tragen, in welchem Maßstabe eine Regelung der Arbeitsverhältnisse erfolgen wird, das ist gegenwärtig noch eine offene Frage der Zeit. Zweifellos ist aber durch diese Organisationstätigkeit das öffentliche Gewissen aufgerüttelt worden; daß es nun wach bleibt, dafür wird gewiß unser Verband weiter Sorge tragen.

Eine kleine Abschlagszahlung auf die Forderungen unserer Organisation war inzwischen bereits durch das am 1. Januar 1904 in Kraft getretene Kinderschutzgesetz erfolgt. Durch dieses wurde die Kinderarbeit in den Speditions- und Fuhrwerksbetrieben, sowie in den Kellereien verboten. Die Beschäftigung von schulpflichtigen Kindern im Handelsgewerbe wurde wesentlich eingeschränkt. Sonntags und Feiertags dürfen Kinder überhaupt nicht mehr beschäftigt werden. Für die Beschäftigung der fremden, nicht der eigenen Kinder, sind durch dies Gesetz folgende Beschränkungen geschaffen worden: Verbot der Arbeit von 8 Uhr abends bis 8 Uhr morgens, Verbot der Arbeit vor dem Vormittagsunterricht; zwei Stunden nach dem Vor- und eine Stunde nach dem Nachmittagsunterricht; während der Ferien zweistündige Mittagspause; Maximalarbeitszeit 4 Stunden während der Ferien, während der Schulzeit nur 3 Stunden.

Damit ist wenigstens der ärgsten Kinderausbeutung ein Riegel vorgeschoben worden, wenn auch ein generelles Verbot der Kinderarbeit vorläufig noch nicht durchgesetzt werden konnte.

Endlich war es der Organisation auch gelungen, den Beirat für Arbeiterstatistik zu überzeugen, daß auch bezüglich der Arbeitsverhältnisse der Straßenbahner es notwendig sei, amtliche Erhebungen

zu pflegen. Der Beirat faßte einen dementsprechenden Beschluß in seiner Sitzung vom 20. Mai 1905. Ueber die Art dieser Erhebungen, wie sie gepflogen wurden, und über deren Resultat, werden wir uns im folgenden Abschnitt dieses Buches näher verbreiten.

Die Ostern 1905 in Frankfurt a. M. tagende Verbandsgeneralversammlung beauftragte den Vorstand der Organisation, einen allgemeinen Handelsarbeiterkongreß zu veranstalten zwecks Stellungnahme zu den brennendsten Berufsfragen. Der Vorstand kam diesem Wunsche bereits Ostern 1906 nach, indem er eine solche Tagung nach Berlin einberief. Auf diesem Kongresse waren 90 Orte Deutschlands durch 119 Delegierte vertreten. Den breitesten Raum der Erörterungen nahm der Hauptpunkt der Tagesordnung: „Die Arbeitsverhältnisse der Handelshilfsarbeiter und deren Forderungen", ein. Der beschränkte Raum dieses Werkes gestattet es leider nicht, auch nur auszugsweise auf das inhaltreiche Referat über diesen Punkt, geschweige denn auf die breite Diskussion einzugehen.

Desgleichen erfuhr auch der 2. Punkt der Tagesordnung dieses Kongresses: „Entsprechen die gegenwärtigen Bestimmungen über die Sonntagsruhe den berechtigten Wünschen der Handelshilfsarbeiter?", recht eingehende Behandlung mit dem einhelligen Resultat, daß die Frage selbstverständlich verneint werden mußte. Die weitere Aussprache über den Achtuhr-Laden- und Geschäftsschluß ergab ein reiches Material darüber, wie im Deutschen Reiche der Arbeiterschutz gepflegt wird. Das beregte Material konstatiert drastisch, wie schlecht es im Reiche speziell dann um den sozialen Fortschritt bestellt, wenn die Förderung desselben den Ortsbehörden überlassen ist. Auch die Behandlung der Frage des Sechsuhrpostschlusses zeigte, wie zag die Behörden sind, wenn es gilt, eine dringende Reform, die der Arbeiterschaft mit zugute kommen soll, durchzuführen. Man nimmt dabei stets ungebührlich viel Rücksicht auf die sozialrückständigsten Betriebe und schädigt dadurch die glatte Abwicklung des Verkehrs in eminentem Maße. Daß die staatliche Unfallversicherung nicht auf alle Handelsbetriebe ausgedehnt worden war, wurde ebenfalls als ein sozialpolitischer Krebsschaden kritisch beleuchtet. Dies umsomehr, weil die jeweilige Versicherungspflicht der Betriebe ganz von zufälligen Eigenarten derselben abhing. Zur genaueren Orientierung über die umfangreiche Materie dieser Tagung verweisen wir auf deren Protokoll. *)

Das Ergebnis der Aussprache auf dem Kongresse wurde schließlich in einer einheitlichen Resolution zusammengefaßt, deren Wortlaut folgender ist:

„In Erwägung, daß die gegenwärtige Dauer der Arbeitszeit der Hilfsarbeiter im Handelsgewerbe eine die Gesundheit und das Familienleben schwer schädigende ist,

in weiterer Erwägung, daß durch die Unregelmäßigkeit und das lange Hinausschieben des Geschäfts- und Arbeitsschlusses, durch die übliche Sonntagsbeschäftigung, sowie durch den späten Postschalterschluß der Ausdehnung der Arbeitszeit wesentlicher Vorschub geleistet wird,

in fernerer Erwägung, daß die notorische Unfallhäufigkeit auch in den Kleinbetrieben des Handelsgewerbes, die mangelhaften und unhygienischen Arbeits- und Aufenthaltsräume wesentliche Nachteile für Gesundheit und Leben der beteiligten Arbeiter und Arbeiterinnen zur Folge haben,

fordert der Kongreß:

1. Reichsgesetzliche Festlegung einer täglichen Maximalarbeitszeit von 9 Stunden für alle Arbeiter und Arbeiterinnen

*) Protokoll des Handelshilfsarbeiterkongresses 1906.

über 18 Jahre und von 8 Stunden für jugendliche Personen bis zu 18 Jahren.

2. Unterbrechung dieser Arbeitszeit durch regelmäßige Pausen, von denen die Mittagspause in der Mindestdauer von zwei Stunden festzusetzen ist.
3. Einheitliche gesetzliche Durchführung des Achtuhr-Laden-, Geschäfts- und Arbeitsschlusses für alle Handelsbetriebe.
4. Generelle Einführung des Sechsuhr-Postschalterschlusses für das ganze Deutsche Reich.
5. Vollständige Sonntagsruhe für alle kaufmännischen Betriebe.
6. Ausdehnung der Unfallversicherung auf das gesamte Handelsgewerbe.
7. Erlaß von Vorschriften betreffs der hygienischen Beschaffenheit der Arbeits- und Aufenthaltsräume.
8. Verbot des Kost- und Logiszwanges beim Arbeitgeber.
9. Verbot der Verwendung jugendlicher Arbeiter unter 21 Jahren als Transportradfahrer.
10. Errichtung von Handelsinspektoraten analog der Fabrikinspektion unter Hinzuziehung von im Beruf erfahrenen Arbeitern als Assistenten.
11. Ausdehnung des obligatorischen Fortbildungsunterrichts auf die jugendlichen Handelshilfsarbeiter und -Arbeiterinnen."

Mit dieser Tagung hatten die großen sozialpolitischen Aktionen der Organisation ihren vorläufigen Abschluß gefunden. Die sozialpolitische Kleintätigkeit, deren Wirken zumeist ein mehr auf die von der Organisation eroberten Orte beschränktes war, hat aber nie und nirgends aufgehört, ihren Einfluß auszuüben und im Interesse der geplagten Kollegenschaft zu wirken. Sonntagsruhe- und Ladenschlußfrage waren es besonders, die überall reichen Arbeitsstoff für soziale Betätigung schufen, und nirgends ist seitens der örtlichen Leitungen unseres Verbandes versäumt worden, rechtzeitig und energisch für die Interessen der ganzen Kollegenschaft einzutreten.

Der allgemeine Handelsarbeiterkongreß hat dank des dort ans Tageslicht gebrachten wertvollen und umfangreichen Materials, augenscheinlich auf die gesetzgebenden Körperschaften seiner Bedeutung entsprechend gewirkt. Ohne Zweifel ist die Geburt des neuen Gesetzes über die Sonntagsruhe durch ihn gefördert worden. Wenigstens lehnt sich die Begründung dieses Entwurfs zum großen Teile an die Feststellungen, die diesbezüglich auf genanntem Kongreß gemacht wurden, an. Der neue Entwurf selbst, dieses praktische Ergebnis jahrzehntelanger, mühevoller Organisationsarbeit, lautet:

§ 41a Abs. 1 der neuen Gewerbeordnung erhält folgende Fassung: Soweit nach den Bestimmungen der §§ 105b und 105h Gehilfen, Lehrlinge und Arbeiter im Handelsgewerbe einschließlich des nach Art des Handelsgewerbes eingerichteten Geschäftsbetriebes von Konsum- und anderen Vereinen und Gesellschaften an Sonn- und Festtagen nicht beschäftigt werden dürfen, darf in offenen Verkaufsstellen ein Gewerbebetrieb an diesen Tagen nicht stattfinden.

§ 105b Abs. 2 enthält folgende Fassung: Im Handelsgewerbe einschließlich des nach Art des Handelsgewerbes eingerichteten Geschäftsbetriebes von Konsum- und anderen Vereinen und Gesellschaften dürfen Gehilfen, Lehrlinge und Arbeiter vorbehaltlich der Bestimmungen in den §§ 105c und 105e an Sonn- und Festtagen nicht beschäftigt werden. (Bisher war in diesem Absatz eine Beschäftigung von „nicht länger als 5 Stunden" freigegeben.)

§ 105b Abs. 3 ist zu streichen, ebenso Abs. 2 des § 105e; hinter dem jetzigen Absatz 3 sind folgende Bestimmungen einzuschalten: Für alle oder einzelne Zweige des Handelsgewerbes

darf neben den nach Absatz 1 zugelassenen Ausnahmen mit der jederzeit widerruflichen Genehmigung der Aufsichtsbehörde durch Beschluß eines weiteren Kommunalverbandes oder in Ermangelung eines solchen Beschlusses durch Beschluß einer Gemeinde an Sonn- und Festtagen, mit Ausnahme des ersten Weihnachts-, Oster- und Pfingsttages, eine beschränkte Beschäftigung zugelassen werden, und zwar: 1. für die letzten beiden Sonntage vor Weihnachten bis zur Dauer von zehn Stunden, jedoch nicht über 7 Uhr abends hinaus, 2. für drei weitere Sonn- und Festtage, an denen örtliche Verhältnisse einen erweiterten Geschäftsverkehr erforderlich machen, bis zur Dauer von sechs Stunden, jedoch nicht über 4 Uhr nachmittags hinaus, 3. für die übrigen Sonn- und Festtage bis zur Dauer von drei Stunden, jedoch nicht über 2 Uhr nachmittags hinaus.

Die auf Grund der Bestimmungen im Absatz 3 zugelassenen Beschäftigungsstunden im Handelsgewerbe sind unter Berücksichtigung der für den öffentlichen Gottesdienst bestimmten Zeit so festzusetzen, daß die Beschäftigten am Besuche des Gottesdienstes nicht gehindert werden. Die Festsetzung der Beschäftigungsstunden kann für verschiedene Zweige des Handelsgewerbes verschieden erfolgen. Der Bundesrat trifft über die Voraussetzungen und Bedingungen der Zulassung der in den Absätzen 1 und 3 bezeichneten Ausnahmen und über den Umfang der Ausnahmen nähere Bestimmungen; diese sind dem Reichstage bei seinem nächsten Zusammentritt zur Kenntnisnahme mitzuteilen.

§ 146a. Statt „den auf Grund des § 105b Abs. 2 erlassenen statutarischen Bestimmungen" ist zu setzen: „den auf Grund des § 105e genehmigten Beschlüssen".

Es ist noch nicht die gänzliche Sonntagsruhe, die da Gesetz werden soll. Aber es ist immerhin eine weitere Etappe auf dem Wege zur völligen Sonntagsruhe, die diesem Fortschritt naturnotwendig in kürzerer oder längerer Zeit folgen muß.

So sprechen denn tausend Zeugen für die wirksame und ausdauernde Sozialarbeit unserer gewerkschaftlichen Berufsorganisation. Aber nicht in Beschlüssen, Forderungen und der Ausführung dieser allein hat unser Zentralverband stets auf der Höhe gestanden, ein weit größeres Verdienst um die gesamte Berufskollegenschaft hat er sich durch das mit außerordentlichem Eifer und vorbildlicher Ausdauer erfolgte Zusammentragen des Baumaterials erworben, das er zum sozialpolitischen Hausbau geliefert hat. Stein um Stein ist da gesammelt, gesichtet, geordnet und verarbeitet. Aus Tausenden von Betrieben sind Fragebogen, Ziffern und Zahlen zusammengetragen worden, um ein wahrheitsgetreues Bild der Arbeitsverhältnisse im Berufe zu schaffen.

Diese riesige Kleinarbeit, die man sonst nicht merkt und nicht sieht, ans Tageslicht zu bringen, sie der verdienten Würdigung des Lesers und der gesamten Kollegenschaft anheimzustellen, soll Aufgabe des nächsten Buchabschnittes sein.

Die amtlichen Erhebungen.

Anschließend an die auf Einführung der Sonntagsruhe im Handelsgewerbe gerichtete Agitation setzte, wie wir bereits gezeigt haben, auch eine solche auf gesetzliche Regelung der Arbeitszeit an Wochentagen ein. Um für diese die entsprechenden beweiskräftigen Unterlagen zu schaffen, mußten die tatsächlichen Arbeitsverhältnisse der Handelshilfsarbeiter durch eine objektive Untersuchung festgestellt werden. Die für derartige Untersuchungen geschaffene „Kommission für Arbeiterstatistik" hatte wohl inzwischen

eine Rundfrage nach dem Stande der Arbeitsverhältnisse im Handelsgewerbe in die Wege geleitet, die Handelshilfsarbeiter waren aber hierbei ausgeschaltet worden. Dies veranlaßte die Berliner Berufskollegen, in einer öffentlichen Versammlung dazu Stellung zu nehmen und folgenden Beschluß zu fassen:

„Die heute, den 12. Juli 1892 in der Berliner Ressource stattfindende Versammlung der Hausdiener beschließt, eine Kommission zu ernennen, die die Aufgabe hat, das Reichsamt des Innern zu ersuchen, die Forschungen der Reichskommission für Arbeiterstatistik auch auf die Arbeitszeit der Hausdiener, Packer und Kontorboten auszudehnen."

Die Kommission entledigte sich ihres Auftrages durch Absendung einer Petition an das Reichsamt des Innern, welche uns leider im Wortlaut nicht vorliegt. Außerdem wandte sich der „Verband der Geschäftsdiener, Packer und Berufsgenossen Berlins" in einer Eingabe an die Kommission für Arbeiterstatistik. Diese beschloß in ihrer Sitzung vom 30. Juni 1893, der Eingabe stattzugeben, und bei den weiteren Ermittelungen auch die Verhältnisse der als Geschäftsdiener, Packer, Markthelfer, Hausdiener 2c. in Handelsgeschäften tätigen Personen einer Untersuchung zu unterziehen, welche daraufhin durch Ausgabe von Fragebogen, deren Versendung am 2. September 1893 erfolgte, in die Wege geleitet wurde.

Zunächst waren, entsprechend einem Beschluß der Kommission für Arbeiterstatistik, den für die kaufmännischen Vereine bestimmten Fragebogen eine Reihe von Fragen über die Verhältnisse der Geschäftsdiener, Packer 2c. eingefügt worden. Sodann wurde ein besonderer Fragebogen aufgestellt und an zwanzig Vereinigungen von Packern, Markthelfern usw. übersandt, deren Adressen der Berliner Verband der Kommission zum größten Teil übermittelt hatte.

Bezüglich des Resultats der Umfrage, Beschaffenheit des Materials 2c. sagt der Bericht der Kommission*) folgendes:

„Die zu den Fragebogen B eingegangenen Aeußerungen sind im großen und ganzen gründlich und sorgfältig bearbeitet; die gestellten Fragen sind in der Regel präzis beantwortet und die vertretenen Ansichten in der Mehrzahl mehr oder weniger ausführlich begründet. Dagegen ist dem unter Nr. 2 der Einleitung zum Fragebogen ausgedrückten Wunsche nach einer Berücksichtigung der Verhältnisse auch der kleineren Orte in geringerem Maße entsprochen worden, indem von der überwiegenden Mehrheit der Vereinigungen nur die Verhältnisse des Sitzes der Vereinigung in Betracht gezogen worden sind. Daß die Erlangung von Material über die Verhältnisse in mittleren und kleinen Orten auf Schwierigkeiten gestoßen ist, wird nur von einer Vereinigung — dem Vereine der Hausknechte und Kontorboten Hamburgs von 1890 — hervorgehoben."

Und weiter heißt es ebenda bezüglich der von den kaufmännischen Verbänden und Vereinen geäußerten Ansichten:

„Die auf die Verhältnisse der Geschäftsdiener, Packer 2c. bezüglichen Fragen des Fragebogens A sind von den kaufmännischen Verbänden und Vereinen teils gar nicht, teils sehr ungenau beantwortet worden, weil die kaufmännischen Organisationen, wie mehrfach hervorgehoben wird, Angehörige jener Berufsklassen nicht zu ihren Mitgliedern zählen, oder weil eine gemeinsame Regelung der Verhältnisse der Handlungsgehilfen

*) Drucksachen der Kommission für Arbeiterstatistik. Erhebungen Nr. 5, Seite 5 und 6.

und der Geschäftsdiener nicht für angemessen gehalten wird, oder endlich, weil in den kleineren Orten, die den Sitz eines Teils der befragten Vereine bilden, derartige Hilfspersonen in Ladengeschäften nicht tätig sind. Von einigen Prinzipalsvereinen lagen jedoch, wenn auch nur zu der einen oder anderen Frage, etwas eingehendere Auskünfte auch über die Verhältnisse dieser Personen vor, so daß es möglich war, den in den Antworten zum Fragebogen B niedergelegten Ansichten und Vorschlägen der Arbeitnehmer, auch eine Anzahl von Berichten gegenüberzustellen, welche die betreffenden Fragen vom Standpunkt der Arbeitgeber behandeln."

Das Ergebnis der Umfrage selbst ist aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:

Lfde. Nr.	Name der Vereinigung	Geringste und längste Dauer der täglichen Arbeitszeit Stunden	Dauer der Kündigungsfrist
1.	Faktor-Unterstützungsverein zu Königsberg	10—12	14 Tage
2.	Verband der Geschäftsdiener, Packer u. Berufsgenossen zu Berlin	12—16	1 Monat 14 Tage 1 Woche und täglich
3.	Verein Berliner Hausdiener	12—16	8—14 Tage
4.	Freie Vereinigung Breslauer Haus- u. Kontordiener	12—16	14 Tage
5.	Verein der Geschäftsdiener, Packer und Berufsgenossen zu Halle a. S.	14—16	—
6.	Verein der Haus- und Geschäftsdiener zu Kiel	12—18	1 Monat
7.	Versammlung aller im Handelsgewerbe beschäftigten Hilfsarbeiter zu Frankfurt a. M.	12—16	14 Tage
8.	Evangelischer Arbeiterverein zu Frankfurt a. M.	11—14	14 Tage
9.	Ausgeher- und Packer-Verein zu Nürnberg	11½—21¼	14 Tage
10.	Ortskrankenkasse für die Handels- und Transportgewerbe zu Augsburg	11	1 Woche, 14 Tage 4 Wochen
11.	Verein der Markthelfer u. verwandten Berufszweige für Leipzig u. Umgeg.	12-18	—
12.	Markthelfer-Klub zu Freiberg i. S.	12—13	14 Tage
13.	Verein der Hausburschen, Packer und Kutscher zu Offenbach	14-15	—
14.	Haus- und Geschäftsdiener zu Braunschweig	16—17	14 Tage
15.	Verein der Handlungsboten von 1873 zu Hamburg	10-14	8—14 Tage
16.	Verein der Hausknechte und Kontorboten Hamburgs von 1890	12—17	8—14 Tage
17.	Freie Vereinigung der Getreideträger zu Berlin	12—14	—
18.	Verein der Berliner Buchhändler-Markthelfer	10	14 Tage
19.	Buchhändler-Markthelfer-Verein zu Leipzig	10	14 Tage
20.	Weinarbeiter-Krankenkasse zu Bremen	10—12	8 Tage, 14 Tage

Bezüglich der Dauer der Arbeitszeit bemerken die Vereine von Berlin, Nürnberg und Leipzig, daß die angegebene tägliche Arbeitszeit vielfach noch erheblich überschritten wird, und daß dieses in der

Saison regelmäßig geschieht. Wörtlich sagt das Gutachten des Evangelischen Arbeitervereins zu Frankfurt a. M.:

„Die allgemeine Arbeitszeit soll schwer zu bestimmen sein, am sichersten noch in Engrosgeschäften, wo 15 (von 65 Mitgliedern) 11 Stunden beschäftigt sind. Einige haben 10, andere 11—13, einer sogar 14 Stunden tägliche Arbeitszeit. Letzteres kommt hauptsächlich in Detailgeschäften vor."

Und der „Verein der Handlungsboten von 1873 zu Hamburg" äußert sich wie folgt:

„In Exportgeschäften usw. 10 Stunden, in Speditionsgeschäften 12, in Detailgeschäften usw. 14 Stunden. Vielfach sollen die Hausdiener usw. aber außerdem vor Beginn der Geschäftszeit noch 1—2 Stunden zu Hausarbeiten herangezogen, bisweilen auch abends nach Schluß der Geschäfte noch stundenlang bei der Dekoration der Schaufenster beschäftigt werden."

Nach den angestellten Ermittlungen der Kommission für Arbeiterstatistik betrug demnach die tägliche Arbeitszeit der Hausdiener, Packer 2c. in den mit offenen Verkaufsstellen verbundenen Handelsbetrieben nur in wenigen Orten unter 12 Stunden. In der überwiegenden Mehrzahl der Orte überstieg sie 12 Stunden und erstreckte sich in fünf Städten bis auf 16, in je zweien bis auf 17 bezw. 18, und in einem Ort bis auf 21¼ Stunden, wozu dann noch die erheblichen Ueberschreitungen der normalen Arbeitszeit in verschiedenen Städten während der Saison- und Meßzeiten, bei Jahrmärkten 2c. zugerechnet werden müssen.

Unter diesen Umständen wurde selbstverständlich die Frage der Kommission, ob aus der Dauer der Arbeitszeit nachteilige Folgen für die Gesundheit oder das Familienleben der bezeichneten Personen entstehen, von der Mehrzahl der befragten Vereine der Arbeitnehmer bejaht. Nur sechs Vereine, und zwar die unter Nr. 1, 10, 12, 18, 19 und 20 unserer Aufstellung verzeichneten, verneinten diese Frage, offenbar aus dem Grunde, weil deren Angaben bezüglich der täglichen Arbeitszeit zwischen 10 bis 12 Stunden variierten.

Ohne auf Einzelheiten der Umfrage des näheren eingehen zu wollen, halten wir es zur Charakterisierung des Standpunktes der Unternehmer doch für notwendig, anzuführen, wie diese die Frage, ob aus der Dauer der festgestellten Arbeitszeit nachteilige Folgen für die Gesundheit oder das Familienleben der bezeichneten Personen entstehen, zu beantworten beliebten. Diesbezüglich sagt das Protokoll der Kommission:

„Die befragten Prinzipalvereine verneinen diese Frage durchweg, und zwar die in Eisleben, Wetzlar, Dresden, Offenburg und Halberstadt gehörten Vertretungen mit der Begründung, daß die Geschäftsdiener usw. meist eine kürzere Arbeitszeit als die Gehilfen und Lehrlinge hätten; die in Spremberg, Augsburg und Schweinfurt gehörten und die Korporation der Berliner Buchhändler mit dem Hinweis auf die gegenwärtige Dauer der Arbeitszeit, welche als übermäßig nicht bezeichnet werden könne usw."

Daß unter diesen Umständen die an die Arbeitgeber gerichtete Frage, ob es erwünscht und durchführbar ist, die regelmäßige tägliche Arbeitszeit der Geschäftsdiener 2c. auf 12 Stunden ausschließlich der Pausen, oder eine kürzere Zeit zu beschränken, entweder gar nicht oder unklar, resp. ablehnend beantwortet wurde, nimmt nach dem vorher Gesagten nicht wunder. In Begründung des ablehnenden Standpunktes der Unternehmer wurde empfindliche Schädigung der Interessen der Arbeitgeber, Mannigfaltigkeit der Geschäftsbranchen,

Unregelmäßigkeiten des Geschäftsganges u. a. m. ins Feld geführt. Ja selbst Vereine, nach deren eigener Angabe zur Zeit die Arbeitszeit in der Regel nur 11 bis 12 Stunden betrug, behaupteten, daß eine gesetzliche Festsetzung der Arbeitszeit auf 12 Stunden, den Geschäftsinhabern beträchtlichen Schaden zufügen und den Konsumenten „erhebliche Umständlichkeiten und Erschwernisse" auferlegen würde, weil dann dem an dem einen oder anderen Tage herrschenden stärkeren Geschäftsgange nicht Rechnung getragen werden könnte. Weiter wurde die Befürchtung ausgesprochen, daß eine solche Maßregel einen ungünstigen Einfluß auf das Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer ausüben könnte. So führte beispielsweise der Detaillisten-Verein für den Bezirk Dortmund aus:

„Gesetzliche Bestimmungen würden hier nur Arbeitsunlust und Neigung zu Ungehorsam und Widersetzlichkeit befördern. Der Diener hat aber so gut wie der Gehilfe im Geschäftsinteresse seine Dienste zu verrichten und erfordert dasselbe eine Arbeitsleistung auch außer der Zeit, so muß dieselbe willig verrichtet werden."

Diese Proben dürften genügen, um die Rückständigkeit der Unternehmeranschauungen richtig zu beleuchten. Zu erwähnen wäre sodann noch, daß die Arbeitnehmervertretungen selbstverständlich in ihrer großen Mehrzahl eine gesetzliche Beschränkung der täglichen Arbeitszeit für notwendig und durchführbar hielten. Die diesbezüglichen abweichenden Ansichten einiger Vertretungen sind bereits eingehend gewürdigt worden, desgleichen auch die bezüglich gesetzlicher Beschränkung der täglichen Arbeitszeit seitens unserer Organisation gemachten Vorschläge.

Nachdem diese amtlichen Untersuchungen durch Vernehmung von Auskunftspersonen vor der Kommission für Arbeiterstatistik, zum Abschluß gekommen waren, richtete sich naturgemäß unsere ganze Tätigkeit darauf, eine Ausdehnung der Erhebungen auf diejenigen Handelsbetriebe und kaufmännischen Kontore herbeizuführen, die nicht mit offenen Verkaufsstellen verbunden sind. Ein dahingehender Beschluß wurde bereits auf dem Halberstädter Berufskongreß 1896 gefaßt und auf dem Leipziger Kongreß 1899 wiederholt. Dem vereinten Bestreben der Handlungsgehilfen und unserer Kollegen gelang es dann auch endlich diese ihre Forderung zum größeren Teile durchzusetzen. In der Sitzung vom 23. Mai 1900 beschloß der Reichstag:

„Die verbündeten Regierungen zu ersuchen, Erhebungen durch die Kommission für Arbeiterstatistik über die Arbeitszeit der Gehilfen, Gehilfinnen, Lehrlinge und Arbeiter in Kontoren und solchen kaufmännischen Betrieben, die nicht mit offenen Verkaufsstellen verbunden sind, anzustellen."

Durch Beschluß des Bundesrats vom 21. Juni 1900 wurde diese Resolution dem Reichskanzler überwiesen, der daraufhin die Kommission für Arbeiterstatistik um eine gutachtliche Aeußerung über die Vornahme der Erhebungen und deren Durchführung ersuchte. Die Kommission beschloß in ihrer Sitzung vom 24. April 1901, die Einleitung der Erhebungen zu befürworten, worauf dann die erste Umfrage durch Versendung von Fragebogen am 9. Juli 1901 eingeleitet wurde.

Bedauerlicherweise wurden auch diesmal die Erhebungen zunächst nicht auf die in genannten Betrieben beschäftigten Hilfsarbeiter ausgedehnt, sondern beschränkten sich auf die mit kaufmännischen Diensten beschäftigten männlichen und weiblichen Gehilfen und Lehrlinge. Dies,

trotzdem unsererseits rechtzeitig in einem, bereits zum Abdruck gebrachten Schreiben an den Bundesrat, die Notwendigkeit der Ausdehnung der Erhebungen auf die Arbeitsverhältnisse der Hilfsarbeiter dargelegt worden war. Unserem diesbezüglichen Verlangen wurde also weder entsprochen noch teilte man uns die Gründe für das ablehnende Verhalten der Kommission mit; es blieb vielmehr zunächst bei der von der Kommission beschlossenen Form der Erhebungen.

Da wir jedoch mit der Agitation für Ausdehnung der fraglichen Erhebungen nicht nachließen, sprach sich der, inzwischen an Stelle der seitherigen Kommission gebildete „Beirat für Arbeiterstatistik" endlich in seiner Sitzung vom 22. Oktober 1902 dafür aus, und beauftragte einen Ausschuß mit Einleitung dieser Erhebungen. Durch Schreiben des Beirats vom 12. Februar 1903 wurden wir aufgefordert, unsere Zweigvereine anzugeben, da dieselben zu gutachtlichen Aeußerungen über die fraglichen Verhältnisse veranlaßt werden sollten. Die Versendung der hierzu erforderlichen Fragebogen erfolgte sodann seitens des Beirats Anfang April 1903.

Auch bei diesen Erhebungen wurden neben den Interessenvertretungen der Handelshilfsarbeiter, die Handelskammern und kaufmännischen Verbände resp. Vereine um gutachtliche Aeußerungen über die Arbeitsverhältnisse der in den fraglichen Betrieben beschäftigten Hausdiener, Packer 2c. ersucht. Als besonders zu beachtend wurde in dem vom Beirat an die Verbände und Vereine gerichteten Anschreiben hervorgehoben, daß es nicht darauf ankomme, zu erfahren, ob der Befragte eine bejahende oder verneinende Stellung zu den einzelnen Fragen einnehme, sondern darauf, die Gründe kennen zu lernen, welche für den einen oder anderen Standpunkt geltend zu machen seien. Auch sollten nicht die Ansichten einzelner Personen, sondern die durch gemeinsame Beratungen festgestellten Meinungen von Personenmehrheiten, den gutachtlichen Aeußerungen zu Grunde gelegt werden.

Das Ergebnis der Erhebungen wurde vom Beirat für Arbeiterstatistik zusammengestellt. *) Dieser Arbeit entnehmen wir, daß 31 Verbände und Vereine von Handelshilfsarbeitern Gutachten eingesandt hatten, darunter 20 Mitgliedschaften des Zentralverbandes. Bezüglich des von den Handelskammern und kaufmännischen Verbänden resp. Vereinen eingegangenen Materials konstatiert der Beirat, daß diese die Frage nach den Arbeitsverhältnissen der Hilfsarbeiter fast durchweg als nebensächlich behandeln. Zum Teil ersparen sie sich ein Eingehen auf diese Frage durch den Hinweis, daß die Hilfsarbeiter als gewerbliche Arbeiter anzusehen seien, daß sie anderen Arbeitern gleich behandelt, namentlich in industriellen Unternehmungen den Fabrikarbeitern gleichgestellt seien und folgedessen bereits in den Bestimmungen der Gewerbeordnung einen ausreichenden Schutz hätten usw. Dahingegen konstatiert der Bericht des Beirats, daß die Vereinigungen der Hilfsarbeiter zum großen Teil ausführliche Berichte geliefert und ihre Ansichten und Forderungen auch meist eingehend begründet hätten.

Die Beantwortung der Frage nach der Dauer der täglichen Arbeitszeit seitens der Handelshilfsarbeiter-Vereinigungen ergab folgendes Bild:

---

*) Drucksachen des Kaiserlichen Statistischen Amts, Abteilung für Arbeiterstatistik, Erhebungen Nr. 3.

Lfde. Nr.	Name der Vereinigung	Ort	Mindest- und Höchstdauer der regelmäßigen täglichen Arbeitszeit Stunden
1.	Zentralverband	Altenburg, S.-A.	10 12
2.	„	Berlin	12
3.	Hausdiener- und Packer-Vereinigung und Verein Berliner Hausdiener	„	14
4.	Unterstützungsbund der Berliner Hausdiener in der Lederbranche	„	10—11
5.	Zentralverband	Bremen	—
6.	„	Breslau	13—14
7.	Verband der Handelshilfsarbeiter	„	10—12
8.	Verein der Markthelfer und Hausmänner	Chemnitz	10—12
9.	Zentralverband	Elberfeld-Barmen	11½—12
10.	„	Erfurt	10—12
11.	„	Frankfurt a. M.	9—12
12.	Markthelferverein	Freiberg i. S.	10
13.	Verein der Ausgeher und Packer mit dem Zentralverband . . .	Fürth i. B.	12—13
14.	Zentralverband	Görlitz	10—12
15.	„	Halle	11
16.	„	Hamburg	12—14
17.	Verein der Handlungsboten von 1873	„	12—13
18.	Verein der Hausknechte, Kontorboten, Packer u. Berufsgenossen	„	12—14
19.	Zentralverband	Hannover	11
20.	„	Kiel	11—12
21.	„	Königsberg i. Pr.	12—13
22.	Faktor-Unterstützungs-Verein . .	„	11
23.	Zentralverband	Leipzig	12½
24.	„	Mageburg	11
25.	Freie Vereinigung der Handels-Hilfsarbeiter	„	10—14
26.	Zentralverband	Mannheim	9—14
27.	„	München	12—14
28.	„	Nürnberg	11—12
29.	Ausgeher- und Packerverein . .	„	11—12
30.	Zentralverband	Stuttgart	12
31.	Verein 25er (Vereinigung der Kontorboten)	Zwickau	12

Soweit verwertbare Aeußerungen von Handelskammern und Unternehmervereinigungen bezüglich Dauer der täglichen Arbeitszeit der Handelshilfsarbeiter gemacht wurden, sind auch diese vom Beirat zusammengestellt worden. Danach bezeichneten 12 Handelskammerberichte die Arbeitszeit der Handelshilfsarbeiter in Fabrikbetrieben derjenigen der Fabrikarbeiter gleich. 20 Handelskammern erklärten, die Arbeitszeit der Hilfsarbeiter sei dieselbe wie die des Kontorpersonals und 44 bezeichneten sie als länger. Von letzteren machten 15 auch nähere Mitteilungen, um wieviel sie länger sei; die diesbezüglichen Angaben schwankten zwischen 1 und 2 Stunden. Nach den Beobachtungen der

Handelskammer in Posen soll in kleineren Orten die Arbeitszeit der Packer, Hausdiener 2c. selbst bis zu 2½ Stunden länger dauern, als die der Gehilfen. Von den kaufmännischen Vereinen bezeichneten 13 die Arbeitszeit der Hilfsarbeiter als genau so lang, wie die der Gehilfen 2c., dahingegen hielten sie 30 Verbände und Vereine, darunter namentlich die Mehrheit der großen Verbände für länger. Außerdem gaben 4 Vereine ihr Gutachten dahin ab, daß die Hilfsarbeiter eine kürzere Arbeitszeit hätten, wie die Gehilfen. Zusammenfassend konstatiert der Bericht des Beirats sodann, daß die regelmäßige tägliche Arbeitszeit der Hilfsarbeiter tatsächlich überwiegend länger sei als die der Handelsgehilfen.

Die weitere Frage des Beirats, ob die übliche tägliche Arbeitszeit der Handelshilfsarbeiter nachteilige Folgen für die Gesundheit oder das Familienleben der Beteiligten zeitigt, wurde fast durchweg bejaht. Nur eine einzige Vereinigung, und zwar der Markthelfer-Verein zu Freiberg i. S. verneinte diese Frage. Alle übrigen erblickten teils in der Schwere der Beschäftigung, teils in der Länge der Arbeitszeit, verbunden mit ungenügenden Essenspausen, gesundheitsschädigende Ursachen und in der übermäßig ausgedehnten Arbeitszeit außerdem eine solche, das Familienleben erheblich ungünstig beeinflussende. Besonders hervorgehoben wurden außerdem die schädigenden Einflüsse der festgestellten Arbeitsverhältnisse auf die jugendlichen Berufsangehörigen.

Als geboten und durchführbar wurde dann weiter die allgemeine einheitliche gesetzliche Regelung der täglichen Arbeitszeit von fast allen befragten Vereinigungen bezeichnet. Nur der Freiberger Verein machte auch hierbei wiederum eine Ausnahme, indem er die Notwendigkeit und Durchführbarkeit verneinte. Die Vorschläge in bezug auf Dauer der täglichen Arbeitszeit schwankten zwischen 9 und 12 Stunden. Für 9 Stunden traten 13 Vereine ein. Je ein Verein forderte 9½ resp. 9 bis 10 Stunden, 12 Vereine verlangten 10 Stunden, ein Verein schlug 10 bezw. 12 Stunden vor und einer ließ die Frage unbeantwortet. Für die jugendlichen Berufsangehörigen forderten alle befragten Vereine die achtstündige Arbeitszeit.

Die weitere Frage, ob die Anordnung einer bestimmten Mittagspause für Betriebe mit geteilter Arbeitszeit geboten und durchführbar erscheint, wurde von allen Vereinigungen mit „Ja" beantwortet. Die Forderungen bezüglich Dauer dieser Pause variierten zwischen ein bis zwei Stunden und zwar forderten je ein Verein 1, 1—1½ und 1 bis 2 Stunden, 3 Vereine 1½ Stunden und 22 Vereine 2 Stunden.

Nachdem das Gesamtergebnis der Erhebungen dem Beirat für Arbeiterstatistik unterbreitet worden war, beschloß derselbe nach längerer Diskussion in seiner Sitzung vom 13. Januar 1905 die Weiterführung der Erhebungen durch Vernehmung von Auskunftspersonen. Diese fanden in der Zeit vom 10. bis 13. April 1905 statt. Vernommen wurden insgesamt 8 Angehörige unseres Berufs.

Mit der Vernehmung von Auskunftspersonen konnten die Erhebungen im Handelsgewerbe als abgeschlossen gelten. Das Fazit derselben hat, soweit die Arbeitsverhältnisse der Handelshilfsarbeiter in Betracht kamen, der Berichterstatter des Beirats, Geheimrat Dr. Fischer, gezogen. Derselbe wies in seinem Bericht darauf hin, wie notwendig es gewesen sei, die Erhebungen auf die Handelshilfsarbeiter auszudehnen, und er kam zu dem Schluß, daß speziell über die Tätigkeit dieser Arbeiterkategorie, denn doch Dinge zu Tage gefördert seien, die es geboten erscheinen lassen, eine Regelung der Verhältnisse auf gesetzgeberischem Wege herbeizuführen. Es hätten sich Zustände herausgestellt in bezug auf die Arbeitszeit, die Beschaffenheit der Arbeitsräume usw., die eine

gesetzliche Regelung dringend notwendig machten. Auch andere Mitglieder des Beirats, wie der württembergische Bundesratsbevollmächtigte v. Schicker, hielten einen gesetzlichen Eingriff im Interesse der Handelshilfsarbeiter für notwendig, da Verhältnisse existierten, die unbedingt beseitigt werden müßten. „Es sei," — so wurde betont — „eine einfache Forderung der Menschlichkeit, ein Akt der Gerechtigkeit, nach dieser Richtung hin den Arbeitern einen gesetzlichen Schutz angedeihen zu lassen usw."

In welchem Umfange die Reichsregierung durch die Erhebungen des Beirats veranlaßt worden ist, eine gesetzliche Regelung der Arbeitsverhältnisse im Handelsgewerbe vorzunehmen, haben wir bereits an anderer Stelle dieses Buches zur Genüge dargetan.

Wenden wir uns nun zu den Erhebungen im Transportgewerbe.

Bereits auf dem Halberstädter Berufskongreß 1896 war beschlossen worden, die Reichsregierung aufzufordern, eine Untersuchung der Arbeitsverhältnisse im Speditions- und Transportgewerbe vorzunehmen. Diese Forderung wurde auf dem Berufskongreß zu Leipzig 1899 wiederholt. Außerdem waren im Frühjahr 1900 von fast allen Verbandsmitgliedschaften Versammlungen mit diesem Thema abgehalten und durch Annahme entsprechender Resolutionen die Reichsregierung aufgefordert worden, die Kommission für Arbeiterstatistik zur Beschleunigung der Einleitung statistischer Erhebungen im Transportgewerbe veranlassen zu wollen. Der Verbandsvorstand wandte sich ebenfalls zur selben Zeit mit einer Eingabe an den Beirat und versuchte im Sinne obiger Beschlüsse zu wirken; des weiteren verlangte er Ausdehnung der Erhebungen auf das Verkehrsgewerbe.

In der Sitzung der Kommission vom 13. Juni 1900 wurde sodann beschlossen:

> „Den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, Erhebungen über Arbeitszeit, Sonntagsruhe, Beschäftigungsverhältnisse (Gefährdung von Gesundheit und Leben durch den Betrieb, Aufenthaltsräume usw.), Lohnverhältnisse, Strafen 2c. der im privaten Verkehrsgewerbe tätigen Personen (Pferdebahnen, Droschkenfuhrwerke 2c.) zu veranstalten."

Auf Einwendungen seitens einiger Mitglieder der Kommission beschloß diese, die evtl. Erhebungen auf die der Gewerbeordnung unterstehenden Betriebe zu beschränken. Darauf ist es auch zurückzuführen, daß bei den späteren Erhebungen die Straßenbahnbetriebe ausgeschaltet wurden, weil die in denselben beschäftigten Angestellten und Arbeiter als nicht den Bestimmungen der Gewerbeordnung unterstehend betrachtet werden.

Durch Erlaß vom 1. März 1901 forderte der Reichskanzler den Vorsitzenden der Kommission für Arbeiterstatistik auf, eine gutachtliche Aeußerung derselben über die Vornahme und Durchführung von Erhebungen betreffend Arbeitszeit, Sonntagsruhe, Beschäftigungsverhältnisse, Lohnverhältnisse, Strafen 2c., der im privaten Fuhrwerksverkehr — soweit die Betriebe der Gewerbeordnung unterstehen — beschäftigten Personen herbeizuführen und über das Ergebnis der Erhebungen zu berichten.

Inzwischen fand unser vierter Berufskongreß in Nürnberg statt. Auf demselben wurde die Frage der Erhebungen im Transportgewerbe erneut behandelt und — wie aus der bereits abgedruckten Resolution ersichtlich — beschlossen, an die Kommission das Ersuchen zu richten, bei Vornahme der Erhebungen, Ausarbeitung der Fragebogen 2c. An-

gehörige des Berufs — Arbeitgeber und Arbeitnehmer — als Sachverständige hinzuzuziehen. Leider hat die Kommission resp. die Reichsregierung diesem Wunsche — sehr zum Schaden der Gründlichkeit der Erhebungen — nicht Rechnung getragen. Dieselbe beschloß vielmehr in ihrer Sitzung vom 13. März 1902: „Dem Herrn Reichskanzler zunächst die Einleitung einer statistischen Aufnahme zu empfehlen, welche unter Zugrundelegung eines von ihr aufgestellten Fragebogens und einer dazu entworfenen Anweisung für die Ortsbehörden auszuführen sein würde." Der Reichskanzler schloß sich der Ansicht der Kommission an und ließ den Bundesregierungen unterm 7. Juni 1902 Fragebogen und die dazu gehörigen Anweisungen für die Ortsbehörden mit dem Ersuchen zugehen, die erforderlichen Erhebungen in die Wege zu leiten.

Es charakterisiert die Verhältnisse in Deutschland zur Genüge, daß die direkt Beteiligten von der Einleitung der Erhebungen überhaupt nicht in Kenntnis gesetzt wurden. Erst durch Zufall erfuhren wir, daß die Ortsbehörden einen entsprechenden Auftrag erhalten hatten, indem der Leiter der Polizeibehörde in Fürth i. B. sich an den Bevollmächtigten unserer dortigen Verwaltungsstelle mit dem Ersuchen wandte, ihm bei Vornahme der Erhebungen mit zweckdienlichen Angaben an die Hand zu gehen.

Nun zu den Erhebungen. Dieselben wurden nach dem System der Stichproben angeordnet, und zwar sollten 10 pCt. sämtlicher Betriebe befragt werden. In den für die Befragung ausgewählten Orten mit weniger als 100 000 Einwohnern wurden sämtliche Betriebe, in den Großstädten dagegen nur die Betriebe einzelner Bezirke, und die Betriebe mit mehr als 20 Angestellten befragt.

Die Beantwortung der Fragebogen wurde je zur Hälfte den Arbeitgebern und Arbeitnehmern übertragen. Die entsprechenden Zahlen hierfür sind folgende: Es wurden ausgegeben in 359 Orten 3654 Fragebogen, davon an Unternehmer 1879 — 51,4 pCt., an Arbeitnehmer 1775 — 48 6 pCt. Die 104 Fragebogen, welche an Unternehmer mehr ausgegeben wurden, erklären sich daraus, daß in 101 Orten der überschießende ungerade Bogen immer an die Arbeitgeber gegeben wurde.

Von den ausgegebenen Fragebogen gingen 3476 — 95,1 pCt. aus 357 Orten ein. Der Verlust betrug demnach 178 Bogen — 4,9 pCt. Dieser ist nach dem Bericht des Beirats für Arbeiterstatistik auf folgende Ursachen zurückzuführen: Verweigerung der Auskunft 59 Verlust von Fragebogen 19, Unfähigkeit und Nachlässigkeit 17, Vernichtung des Bogens 4, verschiedene Ursachen 89 Fälle. Bezüglich der ersteren Ursache enthält der Bericht des Beirats folgende, auch für die Güte und Richtigkeit des Erhebungsergebnisses charakteristische Stellen:

> „Die Beantwortung der Fragebogen wurde von 59 Auskunftspersonen, und zwar von 22 Geschäftsinhabern und 37 Arbeitnehmern, teils mit, teils ohne Angabe von Gründen verweigert. Diese Zahl würde noch höher ausgefallen sein, wenn nicht verschiedene Ortsbehörden in dankenswerter Weise die Erhebungen dadurch gefördert hätten, daß Beamte solchen Auskunftspersonen, welche zur Beantwortung der Fragebogen unfähig waren und solchen, denen die Ausfüllung und das Schreibwerk, weil ungewohnt, schwer fiel, die Schreibarbeit abnahmen und die Fragebogen dieser Personen nach deren Angaben und in ihrem Beisein ausfüllten."

Und weiter:

> „In einigen Fällen hat es sogar eines gewissen Drängens und längeren Zuredens der Beamten bedurft, um die Auskunftspersonen zu bewegen, die angebotene Hilfe anzunehmen und die zur Ausfüllung der Fragebogen notwendigen Angaben zu machen.

Als Gründe für die Auskunftverweigerung werden hauptsächlich Unfähigkeit der Befragten zur schriftlichen Beantwortung tabellarischer Fragen, Widerwillen gegen Schreibarbeit, mangelnde Intelligenz, aber auch das Befürchten von pekuniären Nachteilen genannt, sowohl bei Arbeitgebern als bei Arbeitnehmern. Nach Ansicht der Ortsbehörden haben mehrfach Arbeitnehmer die Auskunft verweigert, weil sie fürchteten, ihre Stellung zu verlieren."

Und ferner:

„In mehreren Fällen wurde die Weigerung damit begründet, daß die Auskunftspersonen erklärten, die Arbeitszeiten seien in ihren Betrieben so wechselnd und unbestimmt, daß weder genaue Auskunft gegeben, noch Angaben über die ungefähre Dauer derselben gemacht werden könnten."

Die Prüfung der eingegangenen Fragebogen ergab, daß von den 3476 Bogen, 183 Stück — 5,3 pCt. völlig richtig beantwortet waren. 120 Fragebogen = 3,4 pCt., waren gänzlich unbrauchbar und 3173 — 91,3 pCt., mußten zur Nachausfüllung zurückgesandt werden, wovon 3143 brauchbar ausgefüllte Bogen aus 344 Orten wieder eingingen. Der Gesamtausfall betrug demnach 511 — 14 pCt. aller ursprünglich verausgabten Fragebogen, wodurch 15 von den 359 in Frage kommenden Orten für die Erhebung ausschieden.

Bezüglich der auskunfterteilenden Personen bemerkt der Bericht des Beirats:

„Die Ausfüllung von 136 für Arbeitnehmer bestimmten Fragebogen ist von den Arbeitgebern bewirkt worden. 37 Fragebogen tragen sowohl die Unterschriften der Geschäftsinhaber als der Arbeiter, auf 99 Fragebogen sind die Unterschriften der Arbeitgeber durchstrichen und nur die der Arbeiter stehen geblieben" usw.

Es heißt dann weiter:

„Aus drei Orten wird dagegen berichtet, daß die Antworten auf einer größeren Anzahl von Fragebogen n i c h t den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen dürften, daß besonders die Angaben über den B e g i n n und das E n d e der Arbeitszeiten nicht mit den Beobachtungen der Behörde übereinstimmen; in zwei Orten werden nur die Angaben der Arbeitgeber, in dem dritten Orte sowohl die der Geschäftsinhaber als die der Arbeiter in dieser Weise angezweifelt."

Der Bericht sagt dann außerdem, daß auch in 54 weiteren Fällen nicht diejenigen Personen die Fragebogen beantwortet hätten, die hierzu aufgefordert waren. Es haben 46 Arbeitgeber statt ihrer Arbeiter, und 8 Arbeiter statt ihrer Prinzipale geantwortet. Nach den Berichten der Ortsbehörden haben in mehreren Fällen Arbeitnehmer die Geschäftsinhaber gebeten, für sie die Fragebogen auszufüllen, weil ihnen die Beantwortung zu schwierig sei und sie die Fragen nicht verständen.

Von den für die Bearbeitung brauchbaren 3143 Fragebogen waren 1630 = 51,9 pCt. mit 55,0 pCt. der Beschäftigten von Unternehmern und 1513 = 48,1 pCt. mit 45,0 pCt. der Beschäftigten von Arbeitern ausgefüllt. Die Zahl der amtlich befragten Personen betrug 24 282, davon waren in Tätigkeit auf Grund eines schriftlichen oder mündlichen Arbeitsvertrages 24 119, von diesen gehörten zum Fahrpersonal 18 433, im Stalldienst waren 3925 und im Bureaudienst 1761 beschäftigt. Unter den Befragten befanden sich insgesamt 303 jugendliche Arbeiter. In 2489 Betrieben wurde nur Fahrpersonal, in 23 Betrieben nur Stallpersonal, in 631 Betrieben Fahr- und Stallpersonal beschäftigt.

Die befragten Betriebe und Beschäftigten verteilten sich auf das Gebiet des Reichs wie folgt:

Bezirk	Zahl der Betriebe	Zahl der beschäftigten Personen: Fahrpersonal Zahl	pCt.	Stallpersonal Zahl	pCt.	Büropersonal Zahl	pCt.	Zusammen Zahl	pCt.
Nordöstliches Deutschland . . .	1257	9219	76,7	1912	16,2	851	7,1	12012	49,8
Nordwestliches Deutschland . . .	869	4376	79,9	891	16,3	208	3,8	5475	22,7
Mittel-Deutschland	425	1959	69 1	503	17 7	373	13.2	2835	11,8
Süd-Deutschland .	592	2879	75,8	589	15,5	329	8,7	3797	15,7
Zusammen	3143	18433	76 4	3925	16,3	1761	7,3	24119	100,0

Die Verteilung nach Ortsklassen ergab dieses Bild:

Befragt wurden in:

18	Großstädten	699	Betriebe mit	14 765	Beschäftigten
63	Mittelstädten	1070	„ „	5 365	„
130	Kleinstädten	950	„ „	3 161	„
62	Landstädten	275	„ „	578	„
71	Orten unter 2000 Einw.	140	„ „	250	„

Nach Betriebsgrößenklassen wurden befragt:

Betriebe mit	21 und mehr	Personen	229 mit	13 645	Beschäftigten
„ „	11 bis 20	„	222 „	3 186	„
„ „	4 „ 10	„	658 „	3 953	„
„ „	1 „ 3	„	2034 „	3 335	„

Die Verteilung des Personals nach Beschäftigungsart und auf Betriebs-Größenklassen ist aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich. Danach beschäftigten:

Betriebe mit	Prozent der Betriebe	Fahrpersonal %	Stallpersonal %	Büropersonal %	Zusammen %
21 u. mehr Angestellten	7.3	69.4	21 9	8,7	56,6
11 bis 20 „	7,1	73.7	14,8	11.5	13,2
4 „ 10 „	20,9	86.4	8,6	5.0	16,4
2 oder 3 „	30,6	94.9	4.7	0,4	9,4
einem „	34,1	98.1	1 9	—	4 4

Obwohl die Großunternehmungen nur 7,3 pCt. der Betriebe ausmachten, beschäftigten sie doch 56,6 pCt. aller befragten Personen, während die Betriebe mit 1—3 Personen 64,7 pCt. der befragten Betriebe, aber nur 13,8 pCt. der Beschäftigten umfaßten.

Wie aus der amtlichen Zusammenstellung weiter ersichtlich, betrug die Durchschnittszahl der Beschäftigten pro Betrieb: in Großstädten 21,1, in Mittelstädten 5,0, in Kleinstädten 3,3, in Landstädten 2,1 und in Orten unter 2000 Einwohnern 1,8 Angestellte. Die Durchschnittszahl der Beschäftigten pro Betrieb nach Landesteilen betrug: nordöstliches Deutschland 9,6, nordwestliches Deutschland 6,3, Mitteldeutschland 6,7 und Süddeutschland 6,4. Der höhere Durchschnitt für das nordöstliche Deutschland wird auf den Einfluß zurück-

geführt, den die Befragung der Berliner Betriebe ausgeübt hat, woselbst in den befragten 164 Betrieben 6744 Personen beschäftigt wurden, was einer Durchschnittszahl von 41 Beschäftigten pro Betrieb entsprach.

Von den befragten Betrieben entfielen auf das Personenfuhrwesen 1104 = 35,1 pCt. mit 6890 = 28,6 pCt. der Beschäftigten, das Frachtfuhrwesen 1536 = 48,9 pCt. mit 12 874 = 53,4 pCt. der Beschäftigten und die gemischten Betriebe 503 = 16 pCt. mit 4355 = 18 pCt. der Beschäftigten. Es ist hiernach nicht nur ein Ueberwiegen des reinen Frachtfuhrbetriebes, soweit die Zahl der Betriebe in Betracht kommt, zu konstatieren, sondern auch die Zahl der Beschäftigten übersteigt die des reinen Personenfuhrbetriebes mit 53,4 pCt. gegen 28,6 pCt. um nahezu das doppelte.

Im Durchschnitt kamen auf je einen Betrieb des Personenfuhrwerks 6,2, des Frachtfuhrwerks 8,4 und auf je einen gemischten Betrieb 8,7 Angestellte. In den Betrieben des Personentransports wurden 83,1 pCt. der Angestellten im Fahrdienst und 15,8 pCt. im Stalldienst beschäftigt. Im Warentransport betrugen die Verhältniszahlen 72,0 resp. 17,1 pCt. und die gemischten Betriebe wiesen 79,2 resp. 14,5 pCt. auf. Daraus ist ersichtlich, daß die Warentransportbetriebe mehr Stallpersonal als die Personentransportbetriebe beschäftigten.

Die Zahl der Betriebe, in denen der Fahrdienst in der Regel bis 10 Uhr abends beendet war, betrug 2914 = 92,7 pCt. mit 20 575 = 85,3 pCt. Beschäftigten. Der Fahrdienst endete nach 10 bis 2 Uhr nachts in 175 = 5,6 pCt. der Betriebe mit 2736 = 11,3 pCt. Beschäftigten und nach 2 Uhr nachts in 54 = 1,7 pCt. der Betriebe mit 808 = 3,4 pCt. der Beschäftigten.

Diejenigen Betriebe, welche das Fahrpersonal bis Mitternacht und später beschäftigten, hatten Stallpersonal in erheblicherem Umfange nötig; es kam in diesen Betrieben auf je 2 Kutscher ungefähr ein Stallmann. In den Betrieben, deren Fahrpersonal während der Nacht tätig sein mußte, waren Stalleute in erheblich geringerer Zahl vorhanden; hier kam auf je 5 Kutscher ein Stallmann. In den hauptsächlich während des Tages in Tätigkeit befindlichen Betrieben war das Stallpersonal noch etwas geringer.

Regelmäßiger Schichtwechsel wurde nur in 40 = 1,3 pCt. der Betriebe festgestellt, in denen 1137 = 4,7 pCt. des Gesamtpersonals beschäftigt waren.

Die Umfrage ergab ferner das Vorhandensein von 28 Betrieben mit mehr als 100 Arbeitern, darunter 3 Geschäfte mit mehr als 500 Angestellten. Diese 28 Betriebe hatten zusammen 6429 Angestellte. Berlin war mit 12 Betrieben, die zusammen 4004 Personen beschäftigten, vertreten. In Breslau, Hamburg, München, Nürnberg, Stuttgart waren je zwei, in Bochum, Braunschweig, Bremen, Frankfurt a. M. und Köln war je ein Fuhrgeschäft mit mehr als 100 Angestellten vorhanden. Die drei größten Betriebe hatten 1091, 616 und 538 Mann Personal und domizilierten sämtlich in Berlin.

Nach Gebietsgruppen entfielen:

auf das	nordöstliche Deutschland	14	Betriebe mit	4272	Beschäftigten
„ „	nordwestliche „	7	„ „	1095	„
„	Mitteldeutschland	1	Betrieb „	114	„
„	Süddeutschland	6	Betriebe „	948	„

Die Großbetriebe befanden sich auch in Großstädten, nur einer derselben entfiel auf eine Mittelstadt (Bochum). In 7 Großstädten, auf welche sich die Umfrage weiter erstreckte — Danzig, Düsseldorf, Königsberg i. Pr., Magdeburg, Mannheim, Stettin und Straßburg — befanden sich derartige Betriebe nicht. Dem Personentransport allein

dienten 7 Betriebe mit 2313, dem Warentransport allein 15 Betriebe mit 2908 und dem Personen- und Warentransport 6 Betriebe mit 1208 Beschäftigten. Der Fahrdienst endete in 24 dieser Betriebe bis 10 Uhr abends, in 3 Betrieben nach 10 bis 2 Uhr nachts und in einem Betriebe nach 2 Uhr nachts. Das Personal dieser Großbetriebe bestand aus 4249 = 66,1 pCt. im Fahrdienst, 1699 = 26,4 pCt. im Hof- und Stalldienst, sowie aus 481 = 7,5 im Bureaudienst tätigen Angestellten.

Die Behandlung des Ergebnisses der Erhebungen in bezug auf Arbeitszeit 2c. wird im amtlichen Bericht mit dem Hinweis darauf eingeleitet, daß eine große Anzahl von Auskunftspersonen sich dahin geäußert habe, es sei schwer oder unmöglich, bestimmte Angaben über die Dauer der täglichen Arbeitszeit und der Pausen — besonders für das Fahrpersonal — zu machen. Die Arbeit werde nicht an allen Tagen zu den gleichen Stunden aufgenommen und beendet, auch könnten die Pausen nicht regelmäßig eingehalten werden, sondern müßten sich nach den jeweiligen Umständen richten usw. Derartige Bemerkungen sind sowohl von Arbeitgebern als auch von Arbeitnehmern gemacht, auch von einigen Magistraten und Polizeiverwaltungen in den Begleitschreiben bestätigt worden. Die Ursache für diese Unregelmäßigkeiten in der Beschäftigung der im Fuhrgewerbe tätigen Personen sind je nach der Art des Betriebes, ob Personen- oder Frachtfuhrwerk, recht verschieden. Im allgemeinen konnten für den Beginn der Arbeit sicherere Auskünfte gegeben werden, als für den Schluß derselben. Für das Personenfuhrwerk sind genauere Angaben gemacht worden, weil, namentlich für den öffentlichen Omnibus-, Postwagen- und Droschkenverkehr der Beginn der Tätigkeit, besonders für die nach einem bestimmten Fahrplan fahrenden Postwagen und Omnibusse zumeist genau festgesetzt ist. Auch das Ende der Arbeit konnte für einen großen Teil dieser Betriebe einigermaßen genau angegeben werden, für den Droschkenbetrieb war dies jedoch nicht allgemein der Fall. Wesentlich verschieden lagen dagegen die Verhältnisse für den Kutschenbetrieb, da sich derselbe den jeweiligen Bedürfnissen vollständig anpassen muß und von nicht vorherzusehenden Zufällen, wie Witterung, Festlichkeiten usw. abhängt. Der Beginn der Arbeit, besonders aber der Schluß derselben, trat in diesen Betrieben vielfach zu ganz verschiedenen Stunden ein. Während an einzelnen Tagen eine starke Nachfrage nach Kutschenfuhrwerk herrschte, die eine lebhafte Beschäftigung des Personals notwendig machte, kamen Tage vor, an denen kein Bedürfnis vorlag, an welchen dann die Tätigkeit des Personals zum Teil nur in Arbeitsbereitschaft bestand.

Aehnliche Unregelmäßigkeiten konstatiert der amtliche Bericht auch für die Frachtfuhrgeschäfte, deren Betrieb durch die wirtschaftlichen Schwankungen, denen Handel und Industrie unterworfen sind, durch Bedürfnisse, die zu gewissen Jahreszeiten besonders hervortreten, sowie durch unvorherzusehende Zufälligkeiten aller Art wesentlich beeinflußt wird. Zu diesen, durch vorstehende Ursachen bedingten Schwankungen in der Länge der Arbeitszeiten, traten weiter und zwar namentlich für die Betriebe, die ihre Gespanne nicht allein in Städten, sondern auch über Land verkehren ließen, vielfach Umstände hinzu, die eine Verlängerung der Arbeitszeit bedingten resp. eine vorherige Festsetzung derselben unmöglich machten. Als solche wurden angeführt: Einfluß der Witterung, Hindernisse auf dem Wege, Zufälligkeiten, die Pferd oder Gespann betreffen u. a. m.

Mit Rücksicht auf derartige sich vielfach wiederholende Zufälle, beantwortete eine große Anzahl von Auskunftspersonen die Frage nach dem Beginn und Ende der Arbeitszeit mit „unbestimmt“ und „häufig wechselnd“. In derartigen Fällen richtete der Beirat gleichzeitig mit den Rückfragen an die Auskunftspersonen das Ersuchen, anzugeben,

wann durchschnittlich die Arbeitszeit beginnt und endigt, wieviel Pausen durchschnittlich eintreten und wie lange die Pausen durchschnittlich dauern. Nur auf diese Weise war es möglich, das Material soweit zu vervollständigen, daß eine Verarbeitung stattfinden konnte.

Ueber das tatsächliche Ergebnis der Bearbeitung des eingegangenen Materials geben nachstehende, dem Bericht des Beirats für Arbeiterstatistik entnommene Zahlen Auskunft.

Arbeitszeit.

Von den befragten Betrieben beschäftigten 3114 im Sommer und 3080 im Winter Fahrpersonal im Alter von mehr als 16 Jahren und zwar 18 197 bezw. 18 156 Personen.

Die regelmäßige Arbeitszeit derselben stellte sich folgendermaßen:

Die tägliche Arbeitszeit des Fahrpersonals betrug einschließlich der Pausen	im Sommer-Halbjahr				im Winter-Halbjahr			
	in Betrieben	pCt. der Betriebe	für Personen	pCt. der Personen	in Betrieben	pCt. der Betriebe	für Personen	pCt. der Personen
bis 10 Stunden	15	0,5	34	0 2	140	4,5	386	2,2
mehr als 10 12 Stunden	252	8,1	1413	7.9	883	28,7	3557	19,6
„ „ 12—14 „	1545	49 6	8898	48.9	1373	44,6	8919	49,1
„ „ 14—16 „	1038	33 3	5927	32 6	521	16,9	3781	20,8
„ „ 16 „	264	8,5	1895	10,4	163	5,3	1513	8,3
Zusammen	3114	100,0	18197	100,0	3080	100,0	18156	100,0

In 629 der befragten Unternehmen wurden zusammen 3858 erwachsene Personen im Hof- und Stalldienst beschäftigt, deren regelmäßige tägliche Arbeitszeit nachstehende Darstellung veranschaulicht:

Die tägliche Arbeitszeit des Stallpersonals betrug einschließlich der Pausen	im Sommer-Halbjahr				im Winter-Halbjahr			
	in Betrieben	pCt. der Betriebe	für Personen	pCt. der Personen	in Betrieben	pCt. der etriebe	für Personen	pCt. der Personen
bis 10 Stunden	7	1,1	8	0,2	29	4,6	45	1,2
mehr als 10 - 12 Stunden	104	16,5	657	17,0	208	33,1	1107	28,7
„ „ 12—14 „	362	57,6	2389	61,9	271	43,6	1897	49,1
„ „ 14—16 „	110	17,5	724	18,8	84	13,4	747	19,4
„ „ 16 „	46	7,3	80	2,1	33	5,3	61	1,6
Zusammen	629	100,0	3858	100,0	628	100,0	3857	100,0

Aus der Zusammenstellung für das Fahrpersonal ergibt sich, daß in ungefähr der Hälfte der Betriebe — 49,6 pCt. — in denen auch ungefähr die Hälfte des Personals — 48,9 pCt. — beschäftigt war, die tägliche Arbeitszeit während des Sommerhalbjahres 12 bis 14 Stunden betrug. In einem weiteren Drittel der Betriebe — 33,3 pCt. — mit ungefähr ebenfalls einem Drittel — 32,6 pCt. — der Kutscher betrug die Arbeitszeit 14—16 Stunden und in 8,5 pCt. der Betriebe mußten 10,4 pCt. des Fahrpersonals länger als 16 Stunden arbeiten. Diesen Betrieben standen nur 8,6 pCt. mit 8,1 pCt. der Beschäftigten gegenüber, in denen bis zu 12 Stunden tägliche Arbeitszeit vorhanden war. Demnach betrug die tägliche Arbeitszeit im

Sommer für 91,9 pCt. der Beschäftigten mehr als 12 Stunden und für 43,0 pCt. mehr als 14 Stunden. Die kürzesten Arbeitszeiten — bis zu 10 Stunden — kamen nur in 15 Betrieben — 0,5 pCt. mit 34 Kutschern — 0,2 pCt. vor, diesen standen 27 Geschäfte — 0,9 pCt. mit 45 Kutschern gegenüber, in welchen mehr als 18 Stunden gearbeitet werden mußte.

Für das Winterhalbjahr wurden etwas kürzere Arbeitszeiten für das Fahrpersonal festgestellt. Hier stieg die Zahl der Betriebe, welche bis zu 12 Stunden Arbeitszeit hatten, auf 33,2 pCt. und die der Beschäftigten auf 21,8 pCt. Die Zahl der Betriebe und Kutscher, die eine 12—14 stündige Arbeitszeit hatten, blieb ungefähr die gleiche — 44,6 pCt. bezw. 49,1 pCt. Die Zahlen mit mehr als 14stündiger Arbeitszeit waren dagegen etwas kleiner — 22,2 pCt. bezw. 29,1 pCt. An den kürzesten Arbeitszeiten — bis zu 10 Stunden — hatten im Winter 140=4,5 pCt. der Betriebe mit 386 Personen=2,2 pCt. Anteil. Die Zahlen der mehr als 18 Stunden arbeitenden Betriebe und Angestellten zeigten dagegen nur geringe Unterschiede. Das Gesamtergebnis läßt sich dahin zusammenfassen, daß im Winterhalbjahr 78,2 pCt. des Fahrpersonals mehr als 12 Stunden resp. 29,1 pCt. mehr als 14 Stunden tägliche Arbeitszeit hatte.

Für das Hof- und Stallpersonal wurden folgende Verhältnisse festgestellt. Hier hatten 57,6 pCt. der Betriebe mit 61,9 pCt. der Beschäftigten im Sommer eine Arbeitszeit von 12—14 Stunden und 24,8 pCt. der Betriebe mit 20,9 pCt. der Beschäftigten eine solche von mehr als 14 Stunden. Dahingegen betrug die Zahl der Betriebe mit einer Arbeitszeit bis zu 12 Stunden 17,6 pCt. mit 17,2 pCt. der Beschäftigten. Mehr als 12stündige Arbeitszeit hatten im Sommerhalbjahr 82,9 pCt. der Stalleute und mehr als 14 Stunden mußten arbeiten 20,9 pCt. der Beschäftigten.

Im Winterhalbjahr gestaltete sich das Verhältnis für das Stallpersonal wie folgt: 12—14stündige Arbeitszeit hatten 43,6 pCt. der Betriebe und 49,1 pCt. der Beschäftigten. Mehr als 14stündige Arbeitszeit war in 18,7 pCt. der Betriebe für 21,0 pCt. der Beschäftigten vorhanden. Die tägliche Arbeitszeit betrug mehr als 12 Stunden für 70,1 pCt. und mehr als 14 Stunden für 21,0 pCt. der im Hof- und Stalldienst Beschäftigten.

Stellen wir die für das Fahr- und Stallpersonal festgestellten Arbeitszeiten einander gegenüber, dann ergibt sich folgendes Bild:

Art des Personals	Die Arbeitszeit einschließlich der Pausen betrug:											
	Anzahl der Personen	bis 10 Stunden		10 12 Stunden		12—14 Stunden		14—16 Stunden		mehr als 16 Stund.	in Prozent
		Zahl	in %	Zahl	in %	Zahl	in %	Zahl	in %	Zahl	
im Sommer-Halbjahr											
Fahrpersonal . . .	18197	34	0,2	1443	7,9	8898	48,9	5927	32,6	1895	10,4
Stallpersonal . . .	3858	8	0,2	657	17,0	2389	61,9	724	18,8	80	2,1
im Winter-Halbjahr											
Fahrpersonal . . .	18156	386	2,2	3557	19,6	8919	49,1	3781	20,8	1513	8,3
Stallpersonal . . .	3857	45	1,2	1107	28,7	1897	49,1	747	19,4	61	1,6

Aus dieser Gegenüberstellung geht hervor, daß die für das Stallpersonal ermittelte Arbeitszeit im allgemeinen erheblich kürzer war, als die des Fahrpersonals. Dies trifft sowohl für das Sommer- als auch für das Winterhalbjahr zu. An den kurzen Arbeitszeiten war das Fahrpersonal im Sommer mit 8,1 pCt., im Winter mit

21,8 pCt. beteiligt, das Stallpersonal dagegen mit 17,2 pCt. bezw. 29,9 pCt. An den langen Arbeitsschichten dagegen war das Fahrpersonal im Sommer mit 43,0 pCt., im Winter mit 29,1 pCt., das Stallpersonal indessen nur mit 20,9 pCt. bezw. 20,0 pCt. beteiligt. An den mittleren Arbeitsschichten von 12—14 Stunden nahm dagegen das Stallpersonal im Sommer stärkeren Anteil, wohingegen im Winter die Beteiligungsziffer beider Kategorien mit 49,1 pCt. die gleiche gewesen ist.

Die Zahl der durch die amtliche Umfrage ermittelten jugendlichen Arbeiter unter 16 Jahren betrug 303. Diefelben verteilten sich auf 74 Betriebe, und zwar entfielen 236 auf das Fahrpersonal und 67 auf das Stallpersonal. Der weitaus größte Teil dieser jugendlichen Personen war in Berlin beschäftigt, woselbst 200 Personen als Mitfahrer — Rolljungen — in 9 Betrieben gezählt wurden. Diese Betriebe sind große Speditionsgeschäfte, die zwischen 27 und 431 Mann Personal beschäftigten; ihr Gesamtpersonal bewegte sich zwischen 39 und 538 Angestellten. In 4 Betrieben machten die jugendlichen Personen die Hälfte des Fahrpersonals aus — 12 von 27, 18 von 36, 20 von 43 und 33 von 66 Personen — in den fünf anderen Betrieben traten sie in einer Anzahl von 2, 6, 16, 38 und 55 Köpfen auf, bildeten jedoch nur einen kleineren Bruchteil des Fahrpersonals.

Ueber die Arbeitszeit der jugendlichen Arbeiter gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft:

Die tägliche Arbeitszeit betrug einschließlich der Pausen	Fahrpersonal				Stallpersonal			
	im Sommer		im Winter		im Sommer		im Winter	
	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%
bis 6 Stunden	47	19,9	47	20,0	—	—	—	—
mehr als 6 8 Stunden	—		—		3	4,5	4	6,0
„ „ 8 10 „	—	—	1	0.4	5	7,5	8	11,9
„ „ 10—12 „	62	26,3	69	29,4	8	11,9	21	31,4
„ „ 12—14 „	103	43,6	95	40,4	43	64,2	26	38,8
„ „ 14 „	24	10,2	23	9,8	8	11,9	8	11,9
Zusammen	236	100,0	235	100,0	67	100,0	67	100,0

Von den jugendlichen Arbeitern hatten demnach eine tägliche Arbeitszeit — einschließlich der Pausen — von mehr als 12 Stunden im Sommer 127 Mitfahrer = 53,8 pCt. und 51 Stalleute = 76,1 pCt., während des Winters 118 Mitfahrer = 50,2 pCt. und 34 Stalleute = 50,7 pCt. Unter diesen befanden sich 24 (im Winter 23) jugendliche Mitfahrer und 8 Stalleute, deren Arbeitszeit mehr als 14 Stunden betrug. An den kurzen Arbeitsschichten von weniger als 6 Stunden war das jugendliche Stallpersonal nicht beteiligt, dagegen aber 47 jugendliche Mitfahrer. Von diesen waren 33 junge Leute nur an Nachmittagen 4 Stunden und 12 bis zu 6 Stunden beschäftigt.

Nachdem wir in Vorstehendem die wesentlichsten Feststellungen bezüglich der regelmäßigen täglichen Arbeitszeit der verschiedenen Arbeiterkategorien ausführlich wiedergegeben haben, müssen wir es uns Raummangels wegen versagen, die Untersuchungen des Beirats, welche sich auf Länge der Arbeitszeiten unter Berücksichtigung der geographischen Lage der Betriebe, Orts- und Betriebsgrößenklassen, wie Betriebsarten beziehen, hier ausführlich zu behandeln. Wir müssen uns vielmehr auf eine kurz zusammengefaßte Wiedergabe der im Bericht des Beirats gezogenen Schlüsse beschränken.

Bezüglich der Dauer der täglichen Arbeitszeit unter Berücksichtigung der geographischen Lage der Betriebe konstatiert der Bericht des Beirats, daß die Zahl der Betriebe, in denen kurze Arbeitszeiten bis zu 12 Stunden festgestellt wurden, im nordwestlichen Deutschland am höchsten und in Mitteldeutschland am geringsten waren. Während beispielsweise 47,9 pCt. der nordwestlichen Betriebe im Winter bis zu 12 Stunden in Tätigkeit waren, wurde dieselbe Arbeitszeit nur für 19,0 pCt. der mitteldeutschen Betriebe festgestellt. Aehnlich lagen die Dinge auch im Sommerhalbjahr, nur daß in diesem der Prozentsatz ein entsprechend geringerer war.

Die Betriebe in Süddeutschland standen zu denen im nordöstlichen Deutschland im ähnlichen Verhältnis, was namentlich im Winterhalbjahr in die Erscheinung trat. In diesem wurden für den Nordosten 26,6 pCt. und für den Süden 35,9 pCt. der Betriebe mit einer Arbeitszeit bis 12 Stunden festgestellt. Das gleiche Verhältnis ergab sich bei Feststellung der längsten Arbeitszeiten. Auch hier schnitt der Nordwesten am günstigsten und Mitteldeutschland am ungünstigsten ab, während der Nordosten und Süden die Mittellinie hielten, die Wage sich allerdings auch hier etwas zu gunsten des Südens neigte. Nach der Dauer der Gesamtarbeitszeit des Personals geordnet und mit den kürzesten Arbeitsschichten beginnend, kommt der Bericht des Beirats zu nachstehender Reihenfolge der Gebietsgruppen: nordwestliches Deutschland, Süddeutschland, nordöstliches Deutschland und Mitteldeutschland.

Wesentlich geringer war der Einfluß, den die Größe des Ortes auf die Gestaltung der Arbeitszeit ausübte. Namentlich für das Sommerhalbjahr war der Unterschied der ermittelten Arbeitszeit in Groß-, Mittel- und Kleinstädten 2c. ein unerheblicher. Für das Winterhalbjahr trat derselbe jedoch etwas deutlicher hervor. In dieser Jahreszeit stieg die Zahl der Betriebe, in denen kurze Arbeitszeiten vorherrschten, je kleiner die Orte wurden, und dementsprechend verringerte sich die Zahl der Betriebe mit langer Arbeitszeit. Für den Sommer trat vielfach das Gegenteil ein. Von 100 Beschäftigten hatten im Winter kurze Arbeitszeiten bis zu 12 Stunden in Großstädten 16,1, in Mittelstädten 26 6, in Kleinstädten 29,5, in Landstädten 46,0 und in Orten unter 2000 Einwohnern 50,0. Dahingegen entfielen von 100 Angestellten mit mehr als 14 stündiger Arbeitszeit auf: Großstädte 35,1, Mittelstädte 21,8, Kleinstädte 20,9, Landstädte 14,5 und auf Orte unter 2000 Einwohnern 16,7. Mehr als 16 Stunden täglich wurden in Großstädten im Winter 11,7 pCt., in den kleinsten Orten nur 1,9 pCt. der Angestellten beschäftigt.

Einen besonderen Einfluß auf die Dauer der Arbeitszeit übte die Betriebsgrößenklasse nicht aus. Es zeigte sich nur, daß in den Großbetrieben mit mehr als 20 Angestellten und in den nächstgroßen Unternehmungen mit 11—20 Angestellten, die Arbeitszeiten durch die Jahreszeiten viel weniger beeinflußt wurden, als in den kleineren Unternehmungen. Der Bericht des Beirats konstatiert außerdem, daß die in Betrieben mit 4—10 Angestellten Beschäftigten die günstigsten Arbeitszeiten hatten.

Einen größeren Einfluß als die Ausdehnung des Geschäfts, übte die Art desselben aus. Hier zeigten sich bezüglich der regelmäßigen Arbeitszeiten Verschiedenheiten, je nachdem die Personen- oder Güterbeförderung die alleinige oder hauptsächlichste Geschäftsart bildete. Es wurde festgestellt, daß die Arbeitszeit der im Personenfuhrwesen Beschäftigten in der Regel eine längere war, als der im Frachtfuhrwesen Tätigen, und daß für die letzteren, besonders im Winter, günstigere Verhältnisse eintraten. Während die Zahl der Personentransportbetriebe mit kurzer, bis zu 12 Stunden währender Arbeitszeit von 11,1 pCt. im Sommer auf 26,6 pCt. im Winter

stieg, bewirkte der Wechsel der Jahreszeit für die Betriebe des Frachtfuhrverkehrs ein Steigen der entsprechenden Zahlen von 7,7 pCt. auf 38,4 pCt. Noch deutlicher aber tritt der Unterschied hervor, wenn man die Zahl der Personen, die in langen Arbeitsschichten beschäftigt wurden, zum Vergleich heranzieht. So wurden beispielsweise im Sommer 47,1 pCt. der Kutscher des Personenfuhrwerks und 39,5 pCt. der Frachtkutscher länger als 14 Stunden täglich beschäftigt, für den Winter hingegen betrugen die Zahlen 40,7 pCt. gegen 24,5 pCt. An den über 16 Stunden betragenden Arbeitsschichten waren von ersteren 25,9 pCt. im Sommer und 24,2 pCt. im Winter beteiligt, gegen nur 3,2 pCt. bezw. 1,4 pCt. der im Frachtfuhrwesen Beschäftigten.

Zwischen beiden Betriebsarten rangierten die dem Personen- und Warentransport dienenden, sogenannten gemischten Betriebe. Dieselben neigten aber, soweit die Durchschnittslänge der ermittelten Arbeitszeiten in Betracht kam, mehr zu den Frachtfuhrbetrieben. Dies ist darauf zurückzuführen, daß die Zahl der überwiegend dem Frachtverkehr dienenden Betriebe größer war, als die den Personenverkehr vermittelnden; von ersteren wurden 329, von letzteren 137 befragt. Zahlenmäßig dargestellt ergab sich, daß die in Betrieben mit überwiegendem Personentransport Beschäftigten an den langen Arbeitszeiten mit 65,6 pCt. im Sommer und 40,6 pCt. im Winter beteiligt waren; der Beteiligungsprozentsatz der vorwiegend dem Frachtverkehr dienenden Personen betrug dagegen nur 37,7 pCt. und 16,6 pCt.

Die Art des Personenfuhrwerks übte ebenfalls einen bedeutenden Einfluß auf die Dauer der täglichen Arbeitszeit aus. Besonders hoch war die Zahl der mehr als 16 Stunden täglich Dienst leistenden Omnibuskutscher; dieselbe betrug 997 = 83 pCt. aller Omnibuskutscher. Rechnen wir noch diejenigen Kutscher hinzu, deren Arbeitszeit 14—16 Stunden betrug, dann ergibt sich, daß 92,8 pCt. aller Omnibuskutscher in langen Arbeitsschichten beschäftigt wurden. An den kurzen Arbeitszeiten bis zu 12 Stunden waren dieselben nur mit 6,6 pCt. beteiligt. Auch die Jahreszeit übte keinerlei Einfluß auf die Länge der Arbeitszeit dieser Personen aus.

Der Länge der Arbeitszeit nach rangierten die verschiedenen Kategorien der im Personenfuhrwesen beschäftigten Kutscher wie folgt: Personal der Hotel-Omnibusse, Posthaltereien, Droschkenfuhrbetriebe, Kutschen- und Equipagenbetriebe. Letztere hatten demnach die günstigsten Verhältnisse von den im Personenfuhrwesen beschäftigten Personen aufzuweisen. An den kurzen Arbeitszeiten nahmen dieselben im Sommer allerdings nur mit 4,2 pCt., im Winter jedoch mit 47,2 pCt. teil. Am deutlichsten wird der Unterschied durch folgende Zahlen dargestellt.: Von je 100 Kutschern hatten im Sommer eine Arbeitszeit von mehr als 16 Stunden im Omnibusverkehr 83,0, im Hotelwagenbetrieb 50,0, in der Posthalterei 18 8, im Droschkenverkehr 4,9 und im Kutschenbetrieb 3,9.

Bezüglich des Einflusses, den der Schichtwechsel auf die Länge der täglichen Arbeitszeit ausübt, wurde festgestellt, daß d'ese in Betrieben m't wechselnden Tagesschichten am kürzesten war. Es folgten dann die Betriebe, in denen morgens und abends Schichtwechsel eintrat; die längsten Arbeitsschichten waren dagegen in Betrieben ohne Schichtwechsel vorhanden .

Für das Stallpersonal ergaben sich im allgemeinen dieselben Verschiedenheiten. wie sie als Folge der Trennung der Betriebe nach Gebie gruppen, Ortsgrößen- und Betriebsgrößenklassen, sowie Betriebsarten für das Fahrpersonal festgestellt wurden. Auf geringe, davon abweichende Verhältnisse näher einzugehen, dürfte sich folgedessen erübrigen.

Um das Bild der Erhebungen bezüglich der regelmäßigen täglichen Arbeitszeit zu vervollständigen, ist noch anzuführen, wieweit die von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite gemachten Angaben, welchen die in den Zusammenstellungen gegebenen Durchschnittszahlen entnommen wurden, übereinstimmen oder von einander abweichen. Hier die Gegenüberstellung:

Die tägliche Arbeitszeit im Fahrdienst betrug einschließlich der Pausen:

nach Auskunft von	für je 100 Betriebe					für je 100 Personen				
	bis 10 Stunden	mehr als ... Stunden				bis 10 Stunden	mehr als ... Stunden			
		10 bis 12	12 bis 14	14 bis 16	16		10 bis 12	12 bis 14	14 bis 16	16
im Sommer-Halbjahr										
Arbeitgebern	0,4	9,7	52,9	30,5	6,5	0,2	9,7	50,4	30,4	9,3
Arbeitnehmern	0,6	6,4	46,1	36,3	10,6	0,1	5,8	47,2	35,1	11,8
im Winter-Halbjahr										
Arbeitgebern	5,2	32,7	43,3	14,6	4,2	2,7	21,3	47,7	20,5	7,8
Arbeitnehmern	3,8	24,4	46,0	19,4	6,4	1,4	17,6	50,8	21,2	9,0

Die tägliche Arbeitszeit im Stalldienst betrug einschließlich der Pausen:

nach Auskunft von	für je 100 Betriebe					für je 100 Personen				
	bis 10 Stunden	mehr als ... Stunden				bis 10 Stunden	mehr als ... Stunden			
		10 bis 12	12 bis 14	14 bis 16	16		10 bis 12	12 bis 14	14 bis 16	16
im Sommer-Halbjahr										
Arbeitgebern	0,7	14,4	62,7	17,3	4,9	0,1	17,1	51,7	29,8	1,3
Arbeitnehmern	1,6	18,6	52,6	17,6	9,6	0,3	16,9	74,0	5,8	3,0
im Winter-Halbjahr										
Arbeitgebern	4,3	33,4	47,9	10,8	3,6	1,2	27,6	39,3	30,7	1,2
Arbeitnehmern	5,0	32,8	39,6	15,8	6,8	1,1	30,0	60,8	6,0	2,1

Von den Auskünften über die Arbeitszeit des Fahrpersonals entfielen die für 9 943 Kutscher auf die Arbeitgeber und solche für 8254 Kutscher auf die Arbeitnehmer. Die Zusammenstellung der von beiden Seiten gemachten Angaben ergibt einige Verschiedenheiten. So betrug die Zahl der Betriebe, die im Sommerhalbjahr ihre Kutscher bis zu 14 Stunden beschäftigten, nach den Angaben der Unternehmer 63,0 pCt., nach denen der Arbeiter aber nur 53,1 pCt., es war demnach eine Differenz von nahezu 10,0 pCt. vorhanden. Für das Winterhalbjahr gaben die Unternehmer 77,8 pCt. und die Arbeiter 72,8 pCt. in diesen Arbeitsschichten Beschäftigte an, was einer Differenz von 5,0 pCt. entsprach. Von den im Fahrdienst tätigen Personen hatten im Sommerhalbjahr nach den Angaben der Unternehmer 60,3 pCt., nach denen der Kutscher 53,1 pCt. eine Arbeitszeit bis zu 14 Stunden, die Differenz betrug hier also 7,2 pCt. Im Winterhalbjahr arbeiteten nach den Angaben der Unternehmer 71,7 pCt. und nach denen der Kutscher 69,8 pCt. diese Zeit; die Angaben differieren hier demnach nur um 1,9 pCt.

Die Auskünfte über die Arbeitszeit des Stallpersonals aus 629 Betrieben sind von 306 Arbeitgebern und 323 Arbeitern abgegeben worden. Erstere berichteten für 2087, letztere für [illegible] Per-

sonen. Hier läßt die Gegenüberstellung der von Unternehmern und Arbeitern gemachten Angaben im Durchschnitt keine großen Verschiedenheiten erkennen. In bezug auf die kurzen Arbeitszeiten lauteten die Angaben der Arbeiter günstiger, als die der Unternehmer, wohingegen bei den langen Arbeitsschichten die Zahl der in Frage kommenden Betriebe nach den Angaben der Unternehmer geringer ist, als nach denen der Arbeiter. Diese Unterschiede dürften hauptsächlich darauf zurückzuführen sein, daß für eine Anzahl größerer Betriebe mit zahlreicherem Stallpersonal die Unternehmer die Fragebogen zu beantworten hatten.

Die amtlichen Erhebungen erstreckten sich außerdem auch auf Feststellung des Einflusses, der durch eine an bestimmten Tagen der Woche resp. zu bestimmten Jahreszeiten, Messen, Märkten, regelmäßige Ueberlandtouren 2c. eintretende Verlängerung oder Verkürzung der regelmäßigen Arbeitszeit ausgeübt wurde. Als derartigen Veränderungen unterworfen wurden 556 Betriebe mit 2486 im Fahrdienst Beschäftigten und 105 Betriebe, in denen neben dem Fahr- auch Stallpersonal und zwar zusammen 387 Personen beschäftigt waren, festgestellt. In 27 derartigen Betrieben wurde das Fahrpersonal bis zu 4 Wochen im Halbjahr, in 38 Betrieben 4 bis 8 Wochen, in 60 Betrieben 8 bis 13 Wochen unregelmäßig beschäftigt. Die Mehrzahl der Betriebe, nämlich 302 mit 734 Kutschern und 26 Betriebe mit 65 Stalleuten arbeiteten jedoch dauernd mit unregelmäßigen Arbeitszeiten. Nachstehende Zusammenstellung gibt Auskunft darüber.

Die Arbeitszeit einschl. der Pausen betrug für je 100 Personen	Anzahl der Personen	wöchentlich ... Stunden							
		bis 60 einschl.	60 bis 66	66 bis 72	72 bis 78	78 bis 84	84 bis 90	90 bis 96	mehr als 96
Fahrpersonal im Sommerhalbjahr									
a) beim Einhalten der regelmäßigen Arbeitsstunden	2486	0,0	6,4		50,8		36,2		6,6
b) infolge d. Abänderungen	734	0,6	0,1	2,2	10,2	23,4	24,9	19,1	19,5
Fahrpersonal im Winterhalbjahr									
a) beim Einhalten der regelmäßigen Arbeitsstunden	2484	1,8	19,6		56,4		17,9		4,3
b) infolge d. Abänderungen	728	1,7	3,8	12,2	15,5	21,3	21,2	13,3	11,0
Stallpersonal im Sommerhalbjahr									
a) beim Einhalten der regelmäßigen Arbeitsstunden	387	0,5	10,6		76,2		9,3		3,4
b) infolge d. Abänderungen	65	—	15,4	6,2	4,6	47,7	13,8	—	12,3
Stallpersonal im Winterhalbjahr									
a) beim Einhalten der regelmäßigen Arbeitsstunden	387	1,3	24,8		52,4		17,6		3,9
b) infolge d. Abänderungen	58	—	24,1	34,5	6,9	6.9	10,3	—	17,3

Aus dieser Tabelle ist ersichtlich, daß die Abänderungen der Arbeitszeiten eine allgemeine Verlängerung der Gesamtarbeitszeiten mit sich bringen, namentlich für das Fahrpersonal und zwar im Sommer sowohl als auch im Winter. Bei Einhaltung regelmäßiger Arbeitszeiten hätten im Sommer 6,4 pCt. der Kutscher wöchentlich 72 Stunden

Dienst zu tun gehabt. Infolge der Abänderungen kamen für diese kurzen Arbeitszeiten aber nur 2,9 pCt. der Kutscher in Frage. Lange Arbeitszeiten, die eine wöchentliche Zahl von 84 bis 96 und mehr Arbeitsstunden ausmachten, hätten bei regelmäßiger Arbeitszeit im Sommer 42,8 pCt., im Winter 22,2 pCt. der Kutscher zu leisten gehabt. Infolge der Abänderungen aber traten für 63,5 pCt. bezw. 45,5 pCt. der Kutscher derartig lange Arbeitszeiten ein.

Das Stallpersonal hätte im Sommer bei regelmäßiger Arbeitszeit 11,1 pCt., im Winter 26,1 pCt. kurze Arbeitszeiten gehabt. Infolge der Abänderungen traten solche Arbeitszeiten für 21,6 pCt. im Sommer und für 58,6 pCt. im Winter ein. Für die in kurzen Arbeitsschichten tätigen Stalleute brachten somit die Veränderungen eine Verbesserung mit sich. Für die in langen Arbeitsschichten tätigen Personen hingegen bedeuteten die Veränderungen eine Verschlechterung, deren Zahl erhöhte sich von 12.7 pCt. im Sommer und 21,5 pCt. im Winter bei regelmäßiger Arbeitszeit, auf 26,1 pCt. resp. 27,6 pCt. infolge der Abänderungen.

Nun zu den Feststellungen bezüglich der Arbeitspausen. Aus 2877 Fuhrbetrieben, in denen erwachsene Kutscher beschäftigt wurden, sind Angaben über die täglich eintretenden Pausen gemacht worden. In diesen Unternehmungen wurde die tägliche Arbeitszeit regelmäßig von einer oder mehreren Pausen unterbrochen; an diesen nahmen 15 984 = 87.8 pCt. von 18 197 Kutschern teil. Aus 237 Betrieben mit 2214 Kutschern waren Angaben über die Pausen nicht zu erhalten. Die Mehrzahl der Betriebe ließ für das Fahrpersonal täglich drei oder mehr Pausen eintreten, wie diese Aufstellung beweist:

Zahl der Pausen	im Sommer				im Winter			
	Betriebe	in Proz.	Personen im Fahrdienst	in Proz.	Betriebe	in Proz.	Personen im Fahrdienst	in Proz.
eine Pause	223	7,2	1 202	6,6	253	8,2	1 288	7,1
zwei Pausen	152	4,9	837	4,6	214	7,0	1 010	5,6
drei und mehr Pausen .	2 502	80,3	13 945	76,6	2 377	77,2	13 636	75,1

Diese Zusammenstellung zeigt, daß in etwas über drei Viertel der Betriebe täglich drei oder mehr Unterbrechungen der Arbeitszeit stattgefunden haben. Sie zeigt weiter, daß die Zahl der täglichen Pausen durch die Jahreszeit wenig beeinflußt wurde, daß sich die Neigung, im Winter anstelle von 3 Pausen nur 2 Unterbrechungen eintreten zu lassen, nur in geringem Maße bemerkbar machte.

Wie aus dem amtlichen Bericht weiter ersichtlich, kamen die Betriebe, welche nur eine oder zwei Pausen eintreten ließen, im nordwestlichen Deutschland am meisten vor. In 10,1 pCt. der nordwestlichen Betriebe wurde täglich nur eine und in 7,8 pCt. nur zwei Pausen gewährt. In Mitteldeutschland dagegen ließen nur 6,6 pCt. der Betriebe weniger als drei Pausen eintreten.

Die Scheidung der Fuhrbetriebe nach Ortsklassen ergab, daß in den Großstädten dreimalige Arbeitsunterbrechungen seltener vorkamen als in den Orten mit geringerer Einwohnerzahl. Während in 66 pCt. der Großstadtbetriebe drei Pausen eingehalten wurden, geschah dies in 94,2 pCt. der Betriebe in Orten unter 2000 Einwohnern. Die entsprechenden Zahlen für die Betriebe, die weniger als drei Pausen eintreten ließen, sind demgemäß für die Großstadtbetriebe höher.

Von den Fuhrbetrieben, die zwei Pausen einhielten, lagen 7,8 pCt. in Großstädten gegenüber 1,4 pCt. in kleinen Orten unter 2000 Einwohnern.

In den Betrieben, die nur eine Pause eintreten ließen, währte diese für 0,2 pCt. sämtlicher 18 197 Kutscher eine halbe Stunde, für 2 pCt. ½—1 Stunde, für 18 pCt. 1—1½ Stunden, für 2 pCt. 1½ bis 2 Stunden und für 0,6 pCt. mehr als 2 Stunden. In den 2502 Fuhrgeschäften = 80,3 pCt. der Gesamtbetriebe, die drei Pausen einhielten, also in der Mehrzahl der Betriebe, hatten die Unterbrechungen im Sommer folgende Gesamtdauer: bis zu einer Stunde in 28 Geschäften — 0,9 pCt. mit 61 Kutschern = 0,3 pCt.; in 1171 Betrieben = 37,6 pCt. mit 5487 Fuhrleuten — 30,1 pCt. dauerten die Pausen 1 bis 2 Stunden; in 1131 Geschäften — 36,3 pCt. mit 6311 im Fahrdienst beschäftigten Personen — 34,7 pCt. 2 bis 3 Stunden. 94 Betriebe — 3 pCt. mit 1493 Kutschern — 8,2 pCt. gewährten Pausen von 3 bis 4 Stunden und 78 Betriebe — 2,5 pCt. mit 593 Fuhrleuten — 3,3 pCt. des gesamten Fahrpersonals aller Betriebe solche von mehr als 4 Stunden Gesamtdauer.

Eine Zusammenstellung der Angaben über die Gesamtdauer der Pausen in allen Betrieben, gleichgültig wieviel Unterbrechungen täglich vorkamen, ergibt folgendes Resultat:

Gesamtdauer der angegebenen Pausen.

Von 15 984 Kutschern hatten Pausen	bis 1 Stunde	in pCt.	von mehr als 1–2 Stunden	in pCt.	2–3 Stunden	in pCt.	3–4 Stunden	in pCt.	4 Stunden	in pCt.
Zahl der Kutscher	502	3,1	6792	42,5	6582	41,2	1511	9,5	597	3,7

Nach dieser Zusammenstellung dauerten die Arbeitsunterbrechungen für 45,6 pCt. der Kutscher bis 2 Stunden und für 41,2 pCt. mehr als 2 bis 3 Stunden, während eine längere als dreistündige Gesamt-Pausendauer nur für 13,2 pCt. der Beschäftigten konstatiert wurde. Pausen bis zur Gesamtdauer von einer Stunde kamen im nordwestlichen Deutschland häufiger vor; dagegen wurden längere Pausen von mehr als 2 Stunden häufiger in Süd- und besonders in Mitteldeutschland gewährt. Nach den Angaben der Arbeitgeber kamen Pausen in der Gesamtdauer von 2 Stunden seltener vor, als nach denen der Arbeitnehmer; dagegen wurden längere Arbeitsunterbrechungen in größerer Zahl von den Arbeitgebern mitgeteilt, als von den Arbeitern. Pausen von insgesamt zweistündiger Dauer hatten nach den Angaben der Unternehmer 28,3 pCt., nach denen der Arbeitnehmer 33,1 pCt. Längere Pausen von mehr als 2 Stunden waren nach den Angaben der Betriebsunternehmer für 52,6 pCt., nach den Auskünften der Arbeiter aber nur für 38,4 pCt. der Kutscher vorhanden.

Der Bericht konstatiert weiter, daß mit der Größe der Betriebe auch im allgemeinen die Dauer der Pausen zunimmt. Eine Scheidung der Betriebe nach den Geschäftsarten ergab, daß die Betriebe, welche nur Personenfuhrwerk unterhielten, in stärkerem Maße an den längeren Pausen beteiligt waren. Von den 5715 Kutschern, die in Personenfuhrbetrieben tätig waren, hatten 3362 — 58,8 pCt. drei oder mehr Pausen. Die Gesamtdauer betrug für 723 — 12,7 pCt. zwischen 3 und 4 Stunden und für 407 — 7,1 pCt. mehr als 4 Stunden. Von den 9076 Kutschern, die in Frachtfuhrbetrieben tätig waren, erhielten 7626 — 84,0 pCt. drei oder mehr Pausen, dagegen nur 694 — 7,6 pCt. solche von mehr als 3 bis 4 Stunden, und nur 166 — 1,8 pCt. von mehr als 4stündiger Gesamtdauer.

Besonders unvollständig und unsicher waren die Angaben über Zahl und Dauer der Pausen aus den Droschken- und Kutschenfuhrbetrieben. Von 365 Droschkenbetrieben mit 1782 Angestellten machten 168 — 46 pCt. mit 1247 — 70 pCt. Kutschern keine Angaben über die Pausen; ebenso waren diesbezügliche Auskünfte von 126 — 33,1 pCt. der Equipagenkutscher nicht zu erlangen.

Von 629 Betrieben, in denen erwachsenes Stallpersonal vorhanden war, berichteten 616, daß regelmäßige Pausen eingehalten würden, an denen 3836 Stalleute beteiligt seien. Von diesen Betrieben ließen täglich eintreten:

Zahl der Pausen	im Sommerhalbjahr				im Winterhalbjahr			
	Betriebe	in Proz.	mit Stalleuten	in Proz.	Betriebe	in Proz.	mit Stalleuten	in Proz.
eine Pause	33	5,3	63	1,6	36	5,7	74	1,9
zwei Pausen	16	2,6	347	9,0	29	4,6	383	9,9
drei und mehr Pausen	567	90,1	3426	88,8	550	87,6	3378	87,6

Die Zusammenstellung zeigt, daß auch für die Stalleute in den meisten Betrieben dreimal täglich eine Unterbrechung der Arbeit eintrat. Weniger Pausen wurden in 2,9 pCt. der in Süddeutschland, in 4,7 pCt. der in Mitteldeutschland, in 8,8 pCt. der im nordöstlichen und in 12,1 pCt. der im nordwestlichen Deutschland gelegenen Fuhrbetriebe gemacht; von den letzteren ließen 3,8 pCt. zwei Pausen und 8,3 pCt. eine Pause eintreten.

Ueber die Dauer der täglichen Pausen für die Stalleute ist aus den Tabellen folgendes zu entnehmen:

Gesamtdauer der angegebenen Pausen.

Von 3836 Stalleuten hatten Pausen	bis 1 Stunde	in pCt.	von mehr als							
			1—2 Stunden	in pCt.	2—3 Stunden	in pCt.	3—4 Stunden	in pCt.	4 Stunden	in pCt.
Zahl der Stalleute	23	0,6	2211	57,6	1535	40,0	48	1,3	19	0,5

Vergleichen wir diese Zahlen mit den entsprechenden Ergebnissen bezüglich der Kutscher, so ergibt sich ein Unterschied zu gunsten der letzteren. An den kurzen, bis zu 2 Stunden währenden Pausen waren die Stalleute mit 58,2 pCt., die Kutscher nur mit 45,6 pCt. beteiligt; an den längeren, mehr als 2 Stunden währenden Pausen waren die Kutscher dagegen stärker beteiligt, als die im Stalldienst Beschäftigten. Eine wesentliche Differenz über die Dauer der Pausen für Stalleute trat in den von Unternehmern und Arbeitern gemachten Angaben nicht zu Tage.

Von den 236 im Fahrdienst beschäftigten Personen unter 16 Jahren erhielten im Sommer 177 — 75 pCt. drei und mehr Pausen, wohingegen sich 14 — 5,9 pCt. mit weniger Pausen begnügen mußten. Für 45 jugendliche Arbeiter wurden Pausen nicht angegeben. Im Winterhalbjahr waren die Verhältnisse ziemlich dieselben. Die Länge der Pausen betrug im Sommer für 136 Personen mehr als 1 bis 2 Stunden, für 36 Personen mehr als 2 bis 3 Stunden, für 19 Personen über 3 Stunden.

Für die im Stalldienst beschäftigten jugendlichen Arbeiter betrug die Zahl der Pausen: für 58 je 3, für 5 je 2 und für eine Person eine Pause. In drei Fällen wurden keine Pausen angegeben. Die Gesamtdauer der Pausen betrug: für 4 Personen bis zu einer, für 26 bis zu zwei, für 29 bis zu drei und für 5 Personen über drei Stunden. Auch für die jugendlichen Stalleute zeigte der Winter keine wesentlichen Abweichungen vom Sommerhalbjahr.

Lassen wir jetzt die amtlichen Feststellungen über Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit Revue passieren. Danach ergibt sich das Folgende:

In 3074 Betrieben, in denen 17 426 Kutscher im Sommer tätig waren, und in 3040 Betrieben, in denen 17 385 Kutscher im Winter arbeiteten, begann die Arbeitszeit:

Jahreszeit	vormittags						nachmittags					
	vor und um 6 Uhr		zwischen 6 u. 8 Uhr		zwischen 8 u. 12 Uhr		zwischen 12 u. 4 Uhr		zwischen 4 u. 8 Uhr		später als 8 Uhr	
	in Betrieben	für Personen	in Betrieben	für Personen	in Betrieben	für Personen	in Betrieben	für Personen	in Betrieben	für Personen	in Betrieben	für Personen
im Sommer-Halbjahr												
überhaupt . .	2689	14090	337	3045	27	156	12	34	4	4	5	97
in Prozenten .	87,4	80,8	11,0	17,5	0,9	0,9	0,4	0,2	0,1	0,0	0,2	0,6
im Winter-Halbjahr												
überhaupt . .	1800	10746	1176	6167	43	278	10	31	5	6	6	157
in Prozenten .	59,2	61,8	38,7	35,5	1,4	1,6	0,3	0,2	0,2	0,0	0,2	0,9

Nach diesen Feststellungen begann die Arbeitszeit der Kutscher im Sommerhalbjahr bereits für 80,8 pCt. vor und um 6 Uhr morgens. Im Winterhalbjahr fiel die Prozentzahl der vor und um 6 Uhr morgens anfangenden Kutscher auf 61,8 pCt., dafür stieg die Zahl der zwischen 6 und 8 Uhr mit der Arbeit beginnenden Personen, von 17,5 pCt. auf 35,5 pCt.

In den einzelnen Gebietsgruppen war der Arbeitsbeginn ein recht verschiedenartiger. Am frühsten wurde die Arbeit in Mittel- und Süddeutschland aufgenommen woselbst im Sommer 96,6 pCt. bezw. 96,1 pCt. der Kutscher bereits vor und um 6 Uhr antraten; unter diesen begannen 13,6 pCt. bezw. 13,5 pCt. ihre Arbeit schon vor oder um 4 Uhr früh. Im nordöstlichen Deutschland sind derartig frühe Arbeitsstunden in diesem Umfange nicht festgestellt worden. Bis 6 Uhr früh traten hier nur 70,3 pCt. der Kutscher zur Arbeit an. Aehnliche Verschiedenheiten wurden auch für das Winterhalbjahr festgestellt, wenngleich in diesem der Arbeitsbeginn allgemein zu späterer Stunde erfolgte als im Sommer. Eine Scheidung der Betriebe nach Größenklassen ergab, daß die Arbeit im allgemeinen um so später begonnen wurde, je größer der Betrieb war. So traten beispielsweise 73,6 pCt. der Kutscher aus Betrieben mit mehr als 20 Angestellten bis 6 Uhr an, dagegen 86,0 pCt. der Kutscher aus Betrieben mit 11 bis 20 Personen, 88,3 pCt. aus Betrieben mit 4 bis 10 Angestellten und 91,1 pCt. aus Betrieben mit 2 bis 3 Personen.

Die Angaben der Arbeitgeber wichen von denen der Arbeitnehmer erheblich ab. Nach den Angaben der ersteren traten 74,6 pCt. der Kutscher, nach denen der Arbeitnehmer aber 88,4 pCt. der Kutscher vor oder um 6 Uhr zur Arbeit an.

Bezüglich des Schlusses der Arbeitszeit entnehmen wir dem Berich: des Beirats für Arbeiterstatistik folgende Angaben.

Von den 3074 im Sommer tätigen Betrieben mit 17 426 Kutschern und den 3040 im Winter tätigen Betrieben mit 17 385 Kutschern beendeten die Arbeit:

Jahreszeit	nachmittags						nachts oder morgens					
	vor und um 6 Uhr		zwischen 6 u. 8 Uhr		zwischen 8 u. 10 Uhr		zwischen 10 u. 12 Uhr		zwischen 12 u. 2 Uhr		später als 2 Uhr	
	in Betrieben	für Personen	in Betrieben	für Personen	in Betrieben	für Personen	in Betrieben	für Personen	in Betrieben	für Personen	in Betrieben	für Personen
im Sommer-Halbjahr												
überhaupt . . .	190	788	2182	12448	513	2620	136	1303	33	136	20	131
in Prozenten .	6,2	4,6	71,0	71,4	16,7	15,0	4,4	7,5	1,1	0,8	0,6	0,7
im Winter-Halbjahr												
überhaupt . . .	678	2142	1786	11105	394	2517	129	1296	31	131	22	194
in Prozenten .	22,3	12,3	58,8	63,9	13,0	14,5	4,2	7,5	1,0	0,7	0,7	1,1

Diese Zahlen beweisen, daß für die Mehrzahl der Betriebe — 71,0 pCt. — im Sommer der Schluß der Arbeit zwischen 6 und 8 Uhr eintrat, während 189 — 6,1 pCt. der Betriebe noch nach 10 Uhr nachts in Tätigkeit waren. Im Winter fiel die Schlußstunde entgegen dem Beginn der Arbeit etwas früher. Während im Sommer in 6,2 pCt. der Betriebe bis 6 Uhr abends gearbeitet wurde, trat im Winter in 22,3 pCt. derselben bis 6 Uhr Schluß der Arbeit ein. Auch die Zahl der Betriebe und Personen, für welche zwischen 8 und 10 Uhr abends Arbeitsschluß erfolgte, war im Sommer größer, als im Winter.

Nach Gebietsgruppen eingeteilt, konnte festgestellt werden, daß im nordwestlichen Deutschland der früheste Schluß eintrat; dort beendeten 81,4 pCt. der Betriebe bis 8 Uhr abends im Sommer ihre Arbeit. Im nordöstlichen Deutschland dagegen waren es nur 72,4 pCt., die um diese Zeit schlossen. Nach 12 Uhr nachts wurde am häufigsten im nordöstlichen Deutschland gearbeitet.

Die Angaben der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer über den Schluß der Arbeit differierten ganz unwesentlich. Nach den Auskünften der ersteren trat für 76,5 pCt. und nach denen der letzteren für 75,2 pCt. der Arbeitsschluß bis 8 Uhr abends ein. Bezüglich der Zahl der nach 12 Uhr nachts noch arbeitenden Personen deckten sich die beiderseitigen Angaben mit 1,5 pCt. vollständig.

Ueber Beginn und Ende der Arbeit der Stalleute im Sommerhalbjahr sind für 607 Betriebe mit 3638 beschäftigten Personen und im Winterhalbjahr für 606 Betriebe mit 3637 beschäftigten Personen Feststellungen gemacht worden. Daraus ergab sich, daß für das Stallpersonal die Arbeit im allgemeinen früher begann, aber auch früher endete als für das Fahrpersonal. Hier die Gegenüberstellung der diesbezüglichen Zahlen:

Für je 100 Personen	beginnt die Arbeitszeit						endigt die Arbeitszeit					
	vormittags			nachmittags			nachmittags			nachts oder morgens		
	vor und um 6 Uhr	6 bis 8 Uhr	8 bis 12 Uhr	12 bis 4 Uhr	4 bis 8 Uhr	nach 8 Uhr	vor und um 6 Uhr	6 bis 8 Uhr	8 bis 10 Uhr	10 bis 12 Uhr	12 bis 2 Uhr	nach 2 Uhr
	einschließlich						einschließlich					
vom	im Sommerhalbjahr											
Fahrpersonal . . .	80,8	17,5	0,9	0,2	0 0	0,6	4.6	71,4	15,0	7,5	0,8	0,7
Stallpersonal . . .	89,3	10,4	—	—	0,2	0,1	9,5	84,1	5.7	0,4	0,1	0,2
	im Winterhalbjahr											
Fahrpersonal . . .	61,8	35,5	1,6	0,2	0,0	0,9	12,3	63,9	14,5	7,5	0,7	1,1
Stallpersonal . . .	68,3	31,4	0,0	—	0,2	0,1	16,0	76,7	6,4	0,5	0,1	0,3

Aus dieser Tabelle geht hervor, daß die im Fahrdienst Beschäftigten ihre Arbeit in etwas geringerem Umfange als die Stalleute in so früher Stunde zu beginnen brauchten. Während 89,3 pCt. der Stalleute im Sommer bis 6 Uhr die Arbeit antreten mußten, waren hierzu nur 80,8 pCt. der Kutscher verpflichtet. Für den Winter ergab sich ein Verhältnis von 68,3 und 61,8 pCt. Demgegenüber hatten die Stalleute eine frühere Feierabendstunde als die Kutscher. Eine Scheidung der Betriebe nach Ortsklassen ergab, daß um so früher mit der Arbeit begonnen wurde, je größer der Ort war. Bezüglich des Schlusses der Arbeitszeit bestand hingegen zwischen Groß-, Mittel- und Kleinstädten ein wesentlicher Unterschied nicht.

Beginn und Ende der Arbeitszeit des im Sommer 236, im Winter 235 Köpfe zählenden jugendlichen Fahrpersonals ist aus folgenden Zahlen ersichtlich:

Die Arbeitszeit begann		im Sommer	im Winter
vor und um 6 Uhr	für	38	30
zwischen 6 und 8 Uhr einschließlich	„	151	158
„ 12 „ 2 „ nachmittags	„	2	2
„ 2 „ 4 „ „	„	45	45
		Personen.	

Die Arbeitszeit endigte			
zwischen 3 und 6 Uhr	für	1	4
„ 6 „ 7 „ „	. . . .	111	109
„ 7 „ 8 „ „	. . . .	34	26
„ 8 „ 9 „ „	. . . .	68	74
„ 9 „ 10 „ „	. . . .	20	20
nach 10 „ „	. . . .	2	2
		Personen.	

Für das 67 Personen zählende Stallpersonal unter 16 Jahren lauteten die entsprechenden Zahlen wie folgt:

Die Arbeitszeit begann		im Sommer	im Winter
vor und um 6 Uhr	für	49	31
zwischen 6 und 8 Uhr einschließlich	„	14	32
„ 8 „ 10 „ „	„	1	1
„ 12 „ 2 „ nachmittags	„	3	3
		Personen.	

Die Arbeitszeit endigte										im Sommer	im Winter
zwischen	3	und	6	Uhr	für	.	.	.	.	10	15
„	6	„	7	„	„	.	.	.	.	36	33
„	7	„	8	„	„	.	.	.	.	17	15
„	8	„	9	„	„	.	.	.	.	1	1
„	9	„	10	„	„	.	.	.	.	1	1
nach			10	„	„	.	.	.	.	2	2
										Personen.	

Auch hier zeigt sich wie bei den erwachsenen Arbeitern, daß die Arbeitszeit des Fahrpersonals später begann als die des Stallpersonals, daß es dieselbe aber auch später beendete als dieses.

Auch über die Arbeitszeit der im Fuhrgewerbe beschäftigten Personen an Sonn- und Festtagen wurden seitens des Beirats für Arbeiterstatistik Erhebungen veranstaltet, deren wesentlichste Ergebnisse wir zur Vervollständigung des Gesamtbildes in Nachstehendem wiedergeben.

Von 3120 Betrieben, die einschließlich der jugendlichen Personen 18 433 Kutscher, und von 654 Betrieben, die 3925 Stalleute und Stallburschen beschäftigten, waren 2967 Geschäfte mit 17 898 Kutschern und 426 Betriebe mit 3000 Stalleuten auch an den Sonn- und Festtagen während mehr oder weniger Stunden in Tätigkeit, und zwar wurden 17 841 Kutscher und 2836 Stalleute zur Sonntagsarbeit herangezogen. Somit waren nur 592 Kutscher = 3,2 pCt. und 1089 Stalleute = 27,7 pCt. an Sonntagen gänzlich arbeitsfrei.

Zur Sonntagsarbeit wurden herangezogen:

Art des Personals	bis 3 Stunden	mehr als ... Stunden					in Arbeitsschichten von	
		3—6	6—9	9—12	12—15	15	verschiedener Dauer	unbestimmter Dauer
Kutscher								
überhaupt	5950	3667	1124	2049	1514	910	1895	732
in Prozenten . . .	32,3	19,9	6,1	11,1	8,3	4,9	10,3	3,9
Stalleute								
überhaupt	934	492	89	453	72	471	235	90
in Prozenten . . .	23,8	12,6	2,2	11,6	1,9	11,9	6,0	2,3

Also nahezu ein Drittel der im Fahrdienst tätigen Personen wurden an Sonn- und Festtagen bis 3 Stunden und ein Fünftel 3 bis 6 Stunden beschäftigt. Mehr als 9stündige Arbeitsschichten mußten von 4473 Personen, also nahezu einem Viertel der Kutscher geleistet werden; darunter waren 910 Personen, deren Arbeitszeit mehr als 15 Stunden dauerte. Von den Stalleuten wurde ebenfalls nahezu ein Viertel bis zu 3 Stunden, und etwas über ein Viertel — 996 — mehr als neun Stunden beschäftigt. Von letzteren mußten 471 mehr als 15 Stunden arbeiten. Die Zahl der Kutscher und Stalleute, die an mehr als 45 Sonntagen arbeiten mußten, war erheblich größer als die Zahl derjenigen, welche etwa jeden zweiten, dritten oder vierten Sonntag zur Arbeit herangezogen wurden. Von 18 433 beschäftigten Kutschern arbeiteten:

Dauer der Sonntagsarbeit	an 1 bis 15		an 16 bis 30		an 31 bis 45		an mehr als 45		an einer unbestimmten Anzahl von	
	Sonn- und Festtagen									
	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
bis zu 3 Stunden . . .	803	4,4	982	5,3	423	2 3	3735	20,3	7	0,0
mehr als 3 bis 6 Std.	1176	6,4	409	2,2	239	1,3	1839	10,0	4	0,0
„ „ 6 „ 9 „	277	1,5	273	1,5	133	0,7	441	2,4	—	—
„ „ 9 „ 12 „	282	1,5	478	2,6	189	1,0	1090	5,9	10	0,1
„ „ 12 „ 15 „	2	0,0	17	0,1	50	0,3	1445	7,9	—	—
„ „ 15 Stunden .	—	—	16	0,1	4	0,0	890	4,8	—	—
unbestimmte Stundenzahl	28	0,1	49	0,3	26	0,1	589	3,2	40	0,2
verschiedene Stundenzahl	34	0,2	55	0,3	29	0,2	1776	9,6	1	0,0

Wie die Zusammenstellung zeigt, mußten 11 805 Kutscher, also nahezu zwei Drittel, an mehr als 45 Sonntagen arbeiten, während die Zahl der nur jeden zweiten, dritten oder vierten Sonntag arbeitenden Personen erheblich geringer war. Diejenigen Personen, welche nur jeden zweiten, dritten oder vierten Sonntag zur Arbeit herangezogen wurden, leisteten zumeist nur kurzen Dienst, während die an allen oder mehr als 45 Sonntagen Beschäftigten an den langen Arbeitsschichten stärker beteiligt waren. Von den 11 805 Kutschern, die an fast allen Sonntagen tätig waren, wurden 3425 Personen mehr als 9 Stunden beschäftigt. Zur Sonntagsarbeit wurden nicht herangezogen 592 = 3,2 pCt. des Fahrpersonals.

Von 3925 beschäftigten Stalleuten arbeiteten:

Dauer der Sonntagsarbeit	an 1 bis 15		an 16 bis 30		an 31 bis 45		an mehr als 45		an einer unbestimmten Anzahl von	
	Sonn- und Festtagen									
	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
bis zu 3 Stunden . . .	423	10,8	150	3,8	24	0,6	337	8,6	—	—
mehr als 3 bis 6 Std.	181	4,6	30	0,8	154	4,0	127	3,2	—	—
„ „ 6 „ 9 „	43	1,1	9	0,2	1	0,0	36	0,9	—	—
„ „ 9 „ 12 „	120	3,1	30	0,8	12	0,3	291	7,4	—	—
„ „ 12 „ 15 „	—	—	10	0,3	—	—	62	1,6	—	—
„ „ 15 Stunden .	1	0,0	2	0,0	—	—	468	11,9	—	—
unbestimmte Stundenzahl	32	0,8	3	0,1	—	—	34	0,9	21	0,5
verschiedene Stundenzahl	130	3,3	—	—	28	0,7	33	0,9	44	1,1

Auch bei dieser Zusammenstellung zeigt sich, daß diejenigen Stalleute, welche an mehr als 45 Sonntagen arbeiten mußten, in besonders großer Zahl über 9 Stunden beschäftigt wurden. Die Zahl der mehr als 15 Stunden Beschäftigten betrug 468 = 11,9 pCt. Keine Sonntagsarbeit leisteten 1089 = 27,7 pCt. der Stalleute.

Auf die Einflüsse der geographischen Lage der Betriebe, Betriebsgröße und -Art des näheren einzugehen, verbietet uns der zur Verfügung stehende Raum. Bemerken wollen wir nur noch, daß die von Unternehmern und Arbeitern über Umfang und Dauer der Sonntagsarbeiten erstatteten Auskünfte keine erheblichen Verschiedenheiten aufwiesen.

Zum Schluß seien noch die Wohnungsverhältnisse des Fahr- und Stallpersonals erwähnt. Nach den amtlichen Erhebungen hatte in 1838 = 58,5 pCt. der Betriebe ein Teil der Angestellten oder das gesamte Personal seine Wohnung beim Unternehmer. Von den erwachsenen Arbeitern waren es 3855 — 17,5 pCt., von den jugendlichen 40 — 13,2 pCt. Von den beim Unternehmer Wohnenden bekamen 2930 = 13,3 pCt. auch gleichzeitig die Kost von demselben, während 362 — 1,6 pCt. der Erwachsenen und 2 Jugendliche vom Unternehmer Kost erhielten, aber nicht bei ihm wohnten.

Von den 3855 erwachsenen, bei den Arbeitgebern wohnenden Personen hatten 481 = 12,5 pCt. (= 2,2 pCt. der gesamten erwachsenen Arbeiter) ihre Schlafstätte im Stall. Von den 40 jugendlichen Arbeitern schlief nur eine Person im Stall. In den nordwestlichen und nordöstlichen Landesteilen befanden sich die Schlafstätten erheblich häufiger im Stall, als in den anderen Landesteilen. In den genannten Gebieten schliefen 17,4 bezw. 19,7 pCt. im Stall, während in Süddeutschland nur 4,1 pCt. und in Mitteldeutschland 2,6 pCt. in dieser Weise während der Ruhezeit untergebracht waren.

Ueber das Gesamtergebnis der Erhebungen wurde dem Beirat für Arbeiterstatistik in seiner Sitzung vom 29. Februar 1904 Bericht erstattet. Es dürfte von Interesse sein, festzustellen, zu welchen Schlußfolgerungen die angestellten Ermittlungen, dem Berichterstatter des Beirats, dem Kgl. Sächsischen Bundesratsbevollmächtigten Geheimen Rat Dr. Fischer Veranlassung gaben. Derselbe äußerte sich in seinem Bericht u. a. wie folgt:

> „Bei der Natur des Fuhrwerksbetriebes war von vornherein zu erwarten, daß zum Teil die Beschäftigungsverhältnisse der darin angestellten Personen recht unregelmäßige und wenig günstige sein würden. Die Erhebungen haben diese Annahme meines Erachtens im ganzen bestätigt. Wenn ein Drittel des Fahrpersonals im Sommer einschließlich der Pausen 14 bis 16 Stunden, ein Zehntel länger als 16 Stunden, sogar bis zu 18 Stunden beschäftigt ist, — im Winter sind die Verhältnisse nur wenig günstigere — wenn der Dienst in gewerblichen Fuhrwerksbetrieben im Sommer und Winter zumeist vor 6 Uhr beginnt und zum Teil bis nach 2 Uhr nachts andauert, wenn 95 pCt. der Betriebe an den Sonntagen in Tätigkeit sind und nahezu die Hälfte des Personals an 46 und mehr Sonntagen dienstbereit zu sein hat, zum Teil über 12 Stunden, wenn 15 pCt. der Kutscher es an keinem Sonntage möglich ist, den Gottesdienst zu besuchen, so liegt die Befürchtung wohl nahe, daß diese Art der Beschäftigung eine Gefährdung der Gesundheit der Arbeiter herbeiführen werde, und daß die Frage der Erwägung wert sei, ob nicht die Dauer, Beginn und Ende der zulässigen täglichen Arbeitszeit und der zu gewährenden Pausen, durch Beschluß des Bundesrats für den privaten Fuhrwerksbetrieb vorgeschrieben und die zur Durchführung solcher Vorschriften erforderlichen Vorschriften erlassen werden möchten."

Auf Vorschlag des Berichterstatters beschloß der Beirat, zur Vervollständigung des Materials die Erhebungen zunächst durch die mündliche Vernehmung von Auskunftspersonen aus den Kreisen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer fortzusetzen und danach von den Organisationen schriftliche Gutachten über die einschlägigen Verhältnisse einzuholen.

Entsprechend diesem Beschluß fanden in der Zeit vom 9. bis 12. Januar 1905 sodann mündliche Vernehmungen von 29 Arbeitgebern und 29 Arbeitnehmern vor dem Beirat statt. Von den Auskunftspersonen aus Arbeitnehmerkreisen waren 9 der von unserem Verband eingereichten Vorschlagsliste entnommen. 14 waren von Ortsbehörden, 4 von lokalen Vereinen und 2 von christlichen Organisationen präsentiert.

Durch die Vernehmung von Auskunftspersonen wurden nicht nur die Ergebnisse der Erhebungen vom Jahre 1902 vollauf bestätigt, sondern dieselbe ergab vielfach das Vorhandensein größerer Uebelstände, als durch die letzteren festgestellt worden waren. Auf das Resultat der mündlichen Vernehmungen einzugehen, erübrigt sich, da dieses wörtlich in den Nummern 12 bis 27 des „Courier", Jahrgang 1905, zum Abdruck gebracht worden ist.

In seiner Sitzung vom 13. April 1905 beschloß der Beirat sodann eine Fortsetzung der Erhebungen im Transportgewerbe durch Ausgabe von Fragebogen an die Organisationen der Unternehmer und Arbeiter des Gewerbes, sowie an Berufskrankenkassen. Insgesamt erhielten 69 Unternehmer-, 67 Arbeiterorganisationen und 40 Krankenkassen entsprechende Fragebogen zugesandt. Von 27 Mitgliedschaften unseres Verbandes wurden die Fragebogen eingehend beantwortet.

Ueber das Ergebnis dieser Umfrage entnehmen wir dem in der Sitzung des Beirats vom 6. Mai 1907 erstatteten diesbezüglichen Bericht das folgende. Es gingen ein:

52 Gutachten von Organisationen der Arbeitgeber mit 15 044 Mitgliedern.

52 Gutachten aus Arbeiterkreisen stammend, darunter 49 von Arbeiterorganisationen mit 25 110 im Fuhrwerksbetriebe beschäftigten Personen.

Durch diese Gutachten konstatiert der Bericht als erneut festgestellt, daß allgemein Arbeitszeiten von 16 bis 20 Stunden, unter Umständen sogar solche von 36 Stunden vorgekommen sind. Die Frage, ob *Mißstände in der bestehenden Arbeitszeit* zu verzeichnen waren, verneinten 49 Arbeitgeberorganisationen und 3 Arbeiterausschüsse der Innungen. Von einer Arbeitgeber- und 49 Arbeiterorganisationen wurde diese Frage bejaht. Als Mißstände wurden bezeichnet: nachteilige Folgen für die Gesundheit, für das Familienleben, Beeinträchtigung der Fortbildung, Neigung zur Trunksucht, Gefährdung des öffentlichen Verkehrs, Krankheiten infolge Aufenthalts im Freien, unregelmäßige Mahlzeiten, Mangel an Schlaf und dadurch bedingte Uebermüdung, große körperliche Anstrengung beim Lastfuhrwerk, Fehlen regelmäßiger Ruhetage usw.

Die Frage nach der *Notwendigkeit der Regelung* der Arbeitszeit wurde von 48 Arbeiter- und 4 Arbeitgeberorganisationen bejaht, von 47 Arbeitgeber- und 2 Arbeitnehmerorganisationen verneint. Als Gegengründe wurden angeführt: Die Eigenart des Gewerbes, bei dem sich die Dauer der Arbeit nicht im voraus bestimmen ließe; leichte, oft unterbrochene Arbeit; viel Ruhezeit im Winter; große Schwierigkeiten bei Beschaffung von Hilfskräften u. a. m. Von den Befürwortern einer Regelung wurde auf die Notwendigkeit der Beseitigung der festgestellten Mißstände hingewiesen und betont, daß deren Beseitigung auf dem Wege der freien Vereinbarung nicht zu erreichen sei.

Zur Frage der *Durchführbarkeit* der Regelung äußerten sich im bejahenden Sinne 19 Arbeitgeberorganisationen, von denen aber 15 sie eigentlich nicht für erforderlich erachteten, und 48 Arbeitnehmerorganisationen. Bezüglich der *Art der Regelung* sprach sich die Mehrheit mit 113 Stimmen für Höchstarbeitszeit in den einzelnen Betriebsarten aus, 76 Stimmen befürworteten die Mindestruhezeit. Eine Verbindung beider Regelungen wurde von einer Seite empfohlen und zwar 10 stündige Maximalarbeitszeit und 11 stündige Mindestruhezeit. Verschiedenartige Regelung für verschiedene Betriebsarten schlugen 18 Organisationen vor. Eine Höchstarbeitszeit von 10 bezw. 11 Stunden forderten die Vorschläge der Arbeitnehmer, eine solche von 12 und mehr — bis 14 — Stunden hielten die Arbeitgeber für

durchführbar. Die Vorschläge der Arbeitgeber bezüglich einer Mindestruhezeit bewegten sich in einer Dauer bis zu 10 Stunden, die der Arbeiter forderten zumeist eine solche von mehr als 10 Stunden.

Von einigen Organisationen wurde ferner der Wunsch geäußert, daß die Dauer der Ueberarbeiten, z. B. das Putzen und Füttern der Pferde, Stallarbeiten, das Abrechnen im Kontor usw. in die Arbeitszeit einzurechnen sei.

Für jugendliche Arbeiter empfahl der Zentralverband die achtstündige Arbeitszeit.

Ueberarbeit für einzelne Tage der Woche zuzulassen, beantragten 6 Arbeitgeber- und 5 Arbeiterorganisationen, besonders für die Sonntage. Von anderen wurden Verkürzungen oder Verlängerungen während des ganzen Jahres, bezw. für bestimmte Perioden desselben als zulässig gewünscht.

Ferner beantragten 9 Arbeitgeber- und 22 Arbeitnehmerorganisationen Ausnahmen für längere zusammenhängende Zeiträume, wie Umzugszeiten, hohe Feste, Schul- und Gerichtsferien usw. Auch mit Rücksicht auf Volksfeste, Transporte leicht verderblicher Waren 2c. wurden ausnahmsweise Verlängerungen als zulässig gewünscht.

Die Dauer der Verlängerungen der Arbeitszeit wurde zumeist nicht bestimmt; es sollte vielmehr den Ortsbehörden überlassen werden, sie von Fall zu Fall festzusetzen.

Die Frage nach der Möglichkeit der Einführung regelmäßiger Pausen wurde von 68 Organisationen, darunter von 13 nur für gewisse Betriebe bejaht, von 21 Organisationen namentlich für Lastfuhrwerk, gemischte Betriebe und Droschkenfuhrwerk dagegen verneint. Die Vorschläge bezüglich Dauer der Einzelpausen bewegten sich zwischen 1 bis 2 Stunden, die der Gesamtpausen zwischen 2 bis 3 Stunden.

Eine Beschränkung der Sonn- und Festtagsarbeit befürworteten 82 Organisationen. Für Personenfuhrbetriebe wurde vielfach die Freigabe eines Sonn- oder Werktages im Monat gefordert. 52 Organisationen, darunter 44 der Arbeitnehmer, schlugen eine Dauer der Sonntagsarbeit von 2 Stunden, 22 Organisationen, darunter 12 der Arbeitnehmer, eine solche von 3 Stunden vor. Im allgemeinen wurde angenommen, daß die Vormittagsarbeit bis 9 Uhr morgens beendet sein könne, sowie daß völlig freie Sonntage in Lastfuhrbetrieben gewährt werden könnten, die Freigabe jedes 2. oder 3. Sonntages wurde meist für möglich gehalten. Für gänzliche Ausschließung jugendlicher Personen von der Sonntagsarbeit sprachen sich 24 Organisationen aus.

Der Bericht des Beirats konstatiert sodann noch, daß eine Reihe weiterer Wünsche auf Beseitigung des Kost- und Logiswesens beim Arbeitgeber, Verbot des Schlafens im Stall, Erlaß von Vorschriften, betreffend Aufenthalts- und Umkleideräume, Unfallverhütungsvorschriften u. a. m. zum Ausdruck gebracht worden sind.

Bezüglich der Erkrankungs- und Sterblichkeitsverhältnisse unter den Arbeitern des Fuhrgewerbes waren, wie erwähnt, 40 Krankenkassen, deren Mitglieder sich vorwiegend aus diesen Berufsangehörigen zusammensetzten, befragt worden. Dem Bericht des Beirats entnehmen wir, daß sich daraufhin 30 Krankenkassen, und zwar 4 Innungs-, 9 Orts-, 7 Betriebs- und 10 freie Krankenkassen geäußert haben. Diese Kassen hatten zusammen 24 316 Mitglieder, von denen 12 709 — darunter 54 Personen unter 16 Jahren — im Fuhrwesen beschäftigt waren. Auf 100 dieser 12709 Mitglieder entfielen 51,7 Krankheitsfälle, die meisten — 75,8 pCt. — kamen bei den Betriebskrankenkassen, die wenigsten — 32,6 pCt. — bei den freien Kassen vor. Die

Zahl der Krankentage war am geringsten bei den Betriebs- und am größten bei den freien bezw. Innungskrankenkassen; sie betrug durchschnittlich 21 Tage.

Im Jahre 1904 starben von den 12 709 Mitgliedern 189 = 1½ pCt., davon im Alter von 20 bis 30 Jahren 31, von 30 bis 40 Jahren 45 und in höherem Alter 113. Von einer größeren Zahl der ermittelten Krankheiten wurde angenommen, daß ihre Entstehung vorwiegend in der Berufstätigkeit der in Frage kommenden Personen begründet sei.

Der Beirat beschloß sodann, noch ein Gutachten des Kaiserlichen Gesundheitsamts über den Einfluß der Dauer der Arbeitszeit auf die Gesundheitsverhältnisse der im Fuhrgewerbe beschäftigten Personen einzuholen.

Soweit die auf Feststellung der Arbeitsverhältnisse 2c. im Transportgewerbe gerichtete Tätigkeit des Beirats für Arbeiterstatistik.

Wenn wir auch im allgemeinen von einer eingehenden kritischen Würdigung des gesamten Ergebnisses der Erhebungen an dieser Stelle absehen müssen, so können wir doch nicht unterlassen, auf einen wichtigen Moment bei dieser Gelegenheit kurz hinzuweisen. Wie bereits bemerkt, kam der Berichterstatter des Beirats für Arbeiterstatistik nach eingehender Prüfung des von Arbeitgebern und Arbeitnehmern gelieferten Tatsachenmaterials zu dem Schluß, daß die für das Transportgewerbe festgestellten Arbeitsverhältnisse eine Gefährdung der Gesundheit herbeiführen und daß deshalb ein Beschluß des Bundesrats, durch welchen die Dauer, Beginn und Ende der zulässigen täglichen Arbeitszeit und der zu gewährenden Pausen vorgeschrieben werden müßten, angebracht wäre. Trotz dieser auch von den übrigen Mitgliedern des Beirats geteilten Ansicht, die durch das Ergebnis der nachfolgenden mündlichen und schriftlichen Befragung von Arbeitgebern und Arbeitnehmern nur noch eine Stärkung erfahren hat, ist es bis zur Stunde zum Erlaß dieser für notwendig und wünschbar bezeichneten Verordnungen noch nicht gekommen. Jedenfalls sind die „maßgebenden" Kreise über „Erwägung" dieser Frage bis dato nicht hinausgegangen. Deutlicher als hierdurch konnte wohl kaum wieder einmal bewiesen werden, welcher Rücksichtnahme und Wertschätzung sich die Arbeiter in unserem lieben Deutschland seitens der maßgebenden regierenden Kreise erfreuen dürfen.

Nun zu den amtlichen Erhebungen über die Arbeits- und Dienstverhältnisse in den Straßenbahnbetrieben. Bereits in der vom 4. Berufskongreß in Nürnberg 1901 zu Punkt 3 der Tagesordnung angenommenen Resolution, wurde die Ausdehnung der amtlichen Erhebungen auf die Straßenbahnbetriebe unsererseits gefordert. Dieser Forderung entsprach die Kommission für Arbeiterstatistik aus den bereits angeführten Gründen damals leider nicht, beschränkte die Untersuchungen vielmehr auf die der Gewerbeordnung unterstehenden Betriebe des Transportgewerbes.

In der Sitzung des Beirats vom 13. April 1905 stellten die Mitglieder desselben, Dr. Hitze und Trimborn, folgenden Antrag:

„Der Beirat für Arbeiterstatistik beschließt:

Den Herrn Reichskanzler (Reichsamt des Innern) zu ersuchen, den Beirat für Arbeiterstatistik mit Erhebungen über die Arbeitsverhältnisse: Arbeitszeit, Sonntagsruhe, Arbeitsordnung, Löhne, Strafen, Gefährdungen von Gesundheit und Leben, bestehende Schutzvorschriften, Aufenthaltsräume usw. in den Betrieben der elektrischen, Pferde- und Dampfstraßenbahnen zu beauftragen."

In der Begründung zu diesem Antrage wurde angeführt, daß bereits bei der Vorberatung der Erhebungen im Transportgewerbe auf die Notwendigkeit der Einbeziehung der Straßen-

bahnbetriebe hingewiesen worden sei, und daß nur die Rücksicht auf die Zuständigkeit der Kommission für Arbeiterstatistik die Antragsteller veranlaßt habe, auf die Einbeziehung der Straßenbahnen zu verzichten. Inzwischen sei aber durch die Untersuchungen des Vereins für Sozialpolitik, Mitteilungen der Gewerbeaufsichtsbeamten, sowie mehrfache Ausstände der Straßenbahnarbeiter (z. B. in Berlin, Köln, Düsseldorf u. a. O.) das Bedürfnis einer solchen Erhebung von neuem dargelegt worden. Auch die Erklärung des Staatssekretärs Grafen von Posadowsky-Wehner in der Sitzung des Reichstages vom 5. Februar 1904, „daß die Frage (die Arbeitszeit zu regeln resp. Erhebungen anzustellen) vielleicht einer Prüfung und eventuell auch der Regelung bedarf . . . . . Ob die verbündeten Regierungen geneigt sein werden, solche Erhebungen von Reichs wegen anzustellen, darüber kann ich eine Erklärung nicht abgeben", wurde zur Begründung mit angeführt. Ferner wurde darauf hingewiesen, daß der Beirat für Arbeiterstatistik an die Schranken der Gewerbeordnung nicht gebunden sei usw.

Zu diesem Antrage nahm der Beirat in seiner Sitzung vom 20. Mai 1905 Stellung. Nachdem besonders der sächsische Bundesratsbevollmächtigte, Geheimer Rat Dr. Fischer, die Notwendigkeit derartiger Erhebungen damit motiviert hatte, daß dieselben geeignet seien, das durch die Erhebungen im Fuhrgewerbe gewonnene Bild zu vervollständigen, wurde der Antrag einstimmig angenommen.

Die Regierung reagierte auf diesen vom Beirat gefaßten Beschluß nicht, wenigstens erhielt letzterer keinen entsprechenden Auftrag vom Reichskanzler zugewiesen. Inzwischen durchliefen Mitteilungen die Tagespresse, woraus geschlossen werden mußte, daß wohl Erhebungen geplant seien, daß aber, entgegen der bisherigen Gepflogenheit, diese nicht vom Beirat für Arbeiterstatistik, sondern von den einzelnen Bundesregierungen selbst vorgenommen werden würden. Diese Preßnotizen bewahrheiteten sich dann auch tatsächlich insofern, als der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten im Einverständnis mit dem Minister des Innern im Mai 1906 statistische Erhebungen über die Ruhe- und Arbeitszeiten in Straßenbahnbetrieben anordnete, welchem Vorgehen sich später eine Reihe anderer Bundesstaaten anschloß.

Auf der Suche nach den Ursachen dieser veränderten Haltung der Bundesregierungen gegenüber den Erhebungen in Straßenbahnbetrieben gehen wir wohl nicht fehl, wenn wir deren wesentlichste in dem Bestreben erblicken, die bei den Untersuchungen des Beirats für Arbeiterstatistik garantierte breitere Basis und größere Oeffentlichkeit auszuschalten. Der Beirat hat sich bei den verschiedenen Erhebungen sicher ein Verdienst dadurch erworben, daß er — soweit es die ihm von der Bureaukratie gezogenen Grenzen zuließen — durch Befragung von Unternehmern und Arbeitern, sowie durch Untersuchungen jeder Art, bestrebt war, die tatsächlichen Verhältnisse zu erforschen. Da nun bei den Straßenbahnen neben einer Reihe großer Aktiengesellschaften auch zahlreiche öffentliche Behörden als Unternehmer in Frage kommen, paßte es der preußisch-deutschen Bureaukratie allem Anschein nach nicht in den Kram, bei Feststellung der Arbeits-, Lohn- und sonstigen Betriebsverhältnisse, Angestellte und Arbeiter mitwirken zu lassen. Deshalb wählte man diesen ganz unzureichenden Weg und verhütete damit zugleich, daß aus der Untersuchung eine solche über die Verhältnisse der gesamten Straßenbahnangestellten Deutschlands wurde, wie sie es bei Veranstaltung durch den Beirat für Arbeiterstatistik sicher geworden wäre. Also nur Rücksichten auf die Unternehmer resp. die Betriebsleitungen scheinen bei dieser durch nichts zu rechtfertigenden Ausschaltung des Beirats maßgebend gewesen zu sein. Eine andere Erklärung können wir weder für diese, noch für den Verzicht auf die

allgemeine Heranziehung von Angestellten und Arbeitern zur Befragung und Beschränkung auf die Auskunfterteilung durch die Betriebsleitungen finden.

Bezüglich der Durchführung der Erhebungen und Ausfüllung der zu diesem Zweck herausgegebenen Fragebogen, erließ der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten unter dem 23. März 1906 entsprechende Ausführungsbestimmungen, durch welche die Kgl. Eisenbahndirektionen beauftragt wurden, die entsprechenden Untersuchungen anzustellen.

Ueber die Art der Umfrage, Feststellung der Verhältnisse 2c. entnehmen wir der Einleitung des im „Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeiger", Nr. 157 vom 3. Juli 1907, veröffentlichten ziffernmäßigen Resultats der Erhebungen das folgende:

„Die den Aufsichtsbehörden zugewiesene Aufgabe, die Betriebssicherheit der Straßenbahnen zu überwachen, hat neben anderen Gründen es angezeigt erscheinen lassen, für das Königreich Preußen eine Untersuchung über die beim Straßenbahnbetriebe vorkommenden Arbeitszeiten und einige damit im Zusammenhang stehende Fragen vorzunehmen. Zum Zwecke dieser Untersuchung, die sich zunächst auf die Verhältnisse der im eigentlichen Fahrdienste und der im Bahnunterhaltungsdienste beschäftigten Personen erstrecken sollte, war ein Fragebogen ausgearbeitet worden, den die Unternehmer zunächst selbständig auszufüllen hatten. Nach Wiedereinbringung der ausgefüllten Fragebogen hatten die Eisenbahndirektionen die gemachten Angaben zu prüfen und etwaige Unstimmigkeiten und Unklarheiten im Benehmen mit dem betreffenden Unternehmer zu beseitigen. Die Erhebungen, die im Mai 1906 stattgefunden haben, erstreckten sich unter Ausschluß der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen auf sämtliche Straßenbahnen und straßenbahnähnliche Kleinbahnen und wurden für die Straßenbahnen mit Maschinenbetrieb durch die Königlichen Eisenbahndirektionen als eisenbahntechnische Aufsichtsbehörden vorgenommen. Besonderer Wert wurde darauf gelegt, daß auch Angestellte persönlich über ihre Dienstverhältnisse von Vertretern der Aufsichtsbehörde vernommen wurden, damit nicht der Einwand erhoben werden kann, es seien nur einseitig die Angaben der Unternehmer zur Verwendung gekommen. Von den zwei Exemplaren des Fragebogens, die jede Straßenbahnverwaltung ausgefüllt zurückzugeben hatte, wurde das eine dem Königlich preußischen Statistischen Landesamt, das andere der zuständigen Königlichen Eisenbahndirektion übermittelt; und da der Hauptzweck der Erhebungen darin bestand, der Eisenbahndirektion und dem zuständigen Regierungspräsidenten eine Unterlage für die Prüfung zu geben, ob im Hinblick auf die zu schützende Betriebssicherheit Anlaß vorliegt, Anordnungen behufs anderweiter Gestaltung der Arbeitszeiten zu treffen, wurde ferner den für die einzelnen Bahnen zuständigen Regierungspräsidenten eine Abschrift der geprüften und berichtigten Fragebogen übersandt."

Der Zusammenstellung des Umfrage-Ergebnisses, welche im Ministerium für öffentliche Arbeiten resp. im Auftrage desselben bearbeitet wurde, entnehmen wir folgende wesentlichen Angaben.

Die Erhebungen erstreckten sich auf 135 im Betrieb befindliche Straßenbahnen mit einem Gesamtpersonal von 33 869 Köpfen. Von diesen waren beschäftigt:

	Personen überhaupt	Personen vom Hundert
in leitender Stellung	189	0,6
ausschließlich im Verwaltungsdienst . .	1 017	3,0
„ „ Betriebsdienst	23 357	69,0
davon im eigentlichen Fahrdienst	20 725	61,2
ausschließlich im Werkstättendienst . . .	4 747	14,0
„ „ Bahnunterhaltungsdienst	3 225	9,5
„ „ in elektrischen Zentralen und dergleichen Maschinenanlagen	584	1,7
im gemischten Dienst	750	2,2

Von den Betrieben entfielen auf:

	Betriebe	Beschäftigte
Großstädte mit über 100 000 Einwohner .	38	27 634
Mittelstädte „ „ 20—100 000 „ .	56	4 119
Kleinstädte „ unter 20 000 „ .	17	564
Landbezirke	24	1 552

Die Zahl der Straßenbahnunternehmungen in Preußen vermehrte sich in den 14 Jahren von 1892 bis 1906 um 78 und stieg von 79 auf 157. Von den gesamten am 31. März 1906 in Deutschland vorhandenen oder genehmigten in Betrieb befindlichen 225 Straßenbahnen mit 3531,83 km Länge entfielen auf Preußen 154 mit 2403,67 km, auf die übrigen Bundesstaaten 67 mit 1036,10 km.

Ueber die Eigentumsverhältnisse der Straßenbahnbetriebe entnehmen wir der amtlichen Zusammenstellung, daß sich 79 Betriebe im Besitz von Aktiengesellschaften, 7 im Besitz anderer Gesellschaften und 4 im Besitz von Privatpersonen befanden, wohingegen 44 von Kommunalverbänden betrieben wurden.

Von den 20 725 im Fahrdienst tätigen Personen waren 19 048 mit und 1 677 ohne schriftlichen Dienstvertrag, sowie 18 876 mit und 1849 ohne vereinbarte Kündigungsfrist angestellt. Die Kündigungsfrist betrug:

bis zu 1 Woche	für 1 751	Angestellte	9,3 v. H.
von mehr als 1—2 Wochen . . .	„ 14 689	„	77,8 „
„ „ „ 2—4 „ . . .	„ 2 084	„	11,0 „
„ „ „ 4 Wochen bis ¼ Jahr	„ 331	„	1,8 „
mehr als ¼ Jahr	„ 21	„	0,1 „

Von den im Bahnunterhaltungsdienst tätigen 3225 Personen waren 1791 mit und 1434 ohne schriftlichen Dienstvertrag angestellt; 1882 hatten Kündigungsfrist und 1343 keine solche vereinbart. Die Kündigungsfrist betrug:

bis zu 1 Woche	für 575	Personen	30 5 v. H.
von mehr als 1—2 Wochen	„ 1146	„	60 9 „
„ „ „ 2—4 „	„ 66	„	3,5 „
„ „ „ 4 Wochen bis ¼ Jahr .	„ 93	„	5,0 „
mehr als ¼ Jahr	„ 2	„	0,1 „

Ueber die Dienstverhältnisse des Fahrpersonals wurde folgendes festgestellt. Es hatten von den Wagenführern und Wagenbegleitern im Monat Mai planmäßigen Dienst geleistet:

	Zahl der Personen	Gesamtzahl der von ihnen geleisteten Dienste	Der Einzeldienst betrug . . . Stunden					
			bis 8 Stunden	8 bis zu 10	10 bis zu 12	12 bis zu 14	14 bis zu 16	16
			in . . . Fällen					
Wagenführer	9317	251439	19377	130606	79310	17305	4111	730
Wagenbegleiter	10253	279452	9750	96674	148846	18297	5090	795

Nach diesen Ermittlungen betrug die planmäßige Dienstzeit der Wagenführer bei 59,6 v. H. bis 10 und bei 40,4 v. H. Fällen von 10 bis 16 Stunden. Bei den Wagenbegleitern hingegen dauerte der planmäßige Dienst bei 38,1 v. H. bis 10 und bei 61,9 v. H. Fällen von 10 bis 16 Stunden. Die Durchschnittszahl der Dienste betrug bei den Wagenführern 27 und bei den Wagenbegleitern 27,3. Die längsten Dienstzeiten wies der Osten, die kürzesten der Westen Preußens auf. So lag beispielsweise der Hauptteil der Dienstzeiten im Bezirk Breslau zwischen 12 und 14 Stunden. Für jeden diensttuenden Wagenführer wurde ein planmäßiger täglicher Durchschnittsdienst von 8,1 und für jeden Wagenbegleiter ein solcher von 8,8 Stunden als festgestellt bezeichnet. Als tägliche Dienststundenzahl für den Stadtkreis Berlin rechnete man sogar pro Wagenführer 6,8 und pro Wagenbegleiter 8,6 Stunden heraus. Dagegen betrugen die Durchschnittszahlen im Bezirk Breslau 10,2 für Wagenführer und 10,8 für Wagenbegleiter.

Zur Leistung von Ueberstunden wurden im Erhebungsmonat herangezogen: von den Wagenführern 3953 = 42,4 v. H. und von den Wagenbegleitern 4636 = 45,2 v H. Die Gesamtzahl der Fälle, in denen Ueberstunden geleistet werden mußten, betrug 8344 bei den Wagenführern und 8455 bei den Schaffnern oder Wagenbegleitern. Von diesen mußten hintereinander abgeleistet werden:

	in . . . Fällen					Zusammen
	bis zu 1 Std.	1 bis 2 Std.	2 bis 3 Std.	3 bis 4 Std.	4 Std.	
von den Wagenführern	3782	2547	951	336	728	8344
von d. Wagenbegleitern	3662	2862	961	333	637	8455

Vom Hundert der Gesamtfälle, in denen Ueberstunden gemacht wurden, entfielen demnach auf solche bis zu einer Stunde 45,3, auf 1 bis 2 Stunden 30,5, auf 2 bis 3 Stunden 11,4, auf 3 bis 4 Stunden 4,0 und auf solche mit mehr als 4 Stunden 8,7. Auf einen über die planmäßige Dienstzeit hinaus beschäftigt gewesenen Wagenführer kamen 2,4 und auf einen Wagenbegleiter 2,1 Fälle von Ueberstunden.

Die Gesamtdienstzeit — planmäßiger Dienst, zuzüglich Ueberstunden — betrug für:

Zahl der Stunden	Wagenführer in . . . Fällen				Wagenbegleiter in . . . Fällen			
	1—2	3—4	5 - 8	mehr als 8	1 2	3—4	5 8	mehr als 8
bis zu 12 Stunden . .	1942	484	208	559	2459	349	179	618
mehr als 12—14 Std.	721	123	79	78	1067	135	51	110
„ „ 14 16 „	324	97	114	30	269	54	107	—
„ „ 16 „	80	3	—	-	141	15	--	—

Wie diese Zusammenstellung beweist, waren 80 Wagenführer in 1 bis 2 und 3 in 3 bis 4 Fällen mehr als 16 Stunden beschäftigt. Bei den Wagenbegleitern betrug die Zahl der mehr als 16 Stunden tätigen 141, die in 1 bis 2 und 15, die in 3 bis 4 Fällen entsprechenden Dienst zu leisten hatten. Einen 14—16stündigen Dienst leisteten von den Wagenführern 324 in 1 bis 2 Fällen, 97 in 3 bis

4 Fällen, 114 in 5 bis 8 Fällen und 30 in mehr als 8 Fällen. Bei den Wagenbegleitern ergab sich folgendes Verhältnis: 269 hatten in 1 bis 2 Fällen, 54 in 3 bis 4 Fällen, und 107 in 5 bis 8 Fällen einen 14—16stündigen Dienst zu leisten. Die Gesamtzahl der Wagenführer, welche im Monat Mai 1906 mehr als 14 Stunden — einschließlich der Ueberstunden — dienstlich tätig waren, betrug 7,0 v. H. der überhaupt beschäftigt gewesenen Wagenführer. Ueber das prozentuale Beteiligungsverhältnis der Wagenbegleiter enthält die amtliche Bearbeitung keine Angaben; auch ist es nicht möglich, solche aus der recht unklaren Zusammenstellung selbst herauszurechnen. Es heißt diesbezüglich in verblüffender Kürze: „Die Dienstzeiten der Wagenbegleiter gestalten sich ähnlich," — wie die der Wagenführer — „aber länger".

Vergeblich war unser Bemühen, aus dem amtlichen Bericht festzustellen, welche tatsächlich geleistete Stundenzahl auf den einzelnen vollbeschäftigten Wagenführer und -Begleiter im Durchschnitt entfiel. Dies ist weder aus den Angaben bezüglich des planmäßigen Dienstes, noch bezüglich der geleisteten Ueberstunden zu erkennen. Bei ersterem hat man offenbar die Durchschnittsziffer von 8,1 für Wagenführer bezw. 8,8 für -Begleiter dadurch ermittelt, daß man jeden Angestellten, auch wenn er nur einen oder einige Dienste im Monat geleistet hatte, zählte und mit dieser so ermittelten Zahl in die Summe der geleisteten Dienste dividierte. Anders ist es beispielsweise nicht zu erklären, daß für die im Stadtkreis Berlin beschäftigten Wagenführer 6,8 und für die Schaffner 8,6 Stunden täglicher planmäßiger Dienst festgestellt wurde. Diese Feststellung dürfte die Beteiligten selbst in nicht geringes Erstaunen darüber versetzen, daß sie bis dato noch gar nicht zum Bewußtsein ihrer so überaus glänzenden Arbeitsverhältnisse gelangt sind, ja, daß es erst der Enquete des preußischen Ministeriums für öffentliche Arbeiten bedurfte, ihnen diese Erkenntnis beizubringen.

Auch bezüglich der Ueberstunden enthält, wie schon bemerkt, der amtliche Bericht keinerlei Detailangaben. Desgleichen fehlen auch jegliche Angaben über Beginn und Ende des tatsächlichen Einzeldienstes, resp. über Verteilung desselben auf die gesamte Arbeitsdauer innerhalb zweier Betriebspausen. Es fehlt also jegliche Möglichkeit festzustellen, wie oft der einzelne Angestellte gezwungen war, morgens zum Dienst anzutreten, um mit wiederholter Unterbrechung von 1 bis 2 Stunden, die ihm ein Aufsuchen seiner Wohnung kaum ermöglichten, eventl. bis abends Dienst zu tun.

Damit wären wir bei den Ruhezeiten der Straßenbahnangestellten angelangt. Die in den planmäßigen Dienst einbezogenen „Ruhepausen" und Zeiten der Dienstbereitschaft, in denen sich die Angestellten zu sofortiger Uebernahme eines Dienstes an den Dienstplätzen aufhalten müssen, betrugen nach dem amtlichen Bericht:

bei	von	bis zu
	Minuten	
elektrischen Betrieben	10	420
Dampfbetrieben	13	300
sonstigen Betrieben	10	240

Irgend welche erläuternden diesbezüglichen Bemerkungen enthält der Bericht nicht, so daß eine Feststellung, welche wirklichen Dienststunden sich um diese „Ruhepausen" gruppieren, nicht möglich ist.

Die Ruhepausen, welche nicht als Dienst gerechnet wurden, aber innerhalb des Dienstes lagen, betrugen in 184 000 bezw. 217 466 Fällen:

bei den	bis 1 Std.	1—2 Std.	2—3 Std.	3—4 Std.	4—5 Std.	5—6 Std.	mehr als 6 Std.
Wagenführ.	15 408	35 659	37 333	31 683	27 718	15 588	13 588
Schaffnern	14 673	39 261	43 164	35 624	31 900	21 978	23 143

Ueber die Lage dieser Pausen innerhalb der Arbeitszeit und Tages- oder Nachtzeit, sowie darüber, wie dieselben infolge der kräfte- und zeitraubenden Wege, die sie verursachen, die Gesamtinanspruchnahme des Personals verlängern, erfahren wir aus dem Bericht ebenfalls nichts.

Zusammenhängende Ruhepausen hatten: Wagenführer in 51 666 und Schaffner in 65 646 Fällen. Ihre Dauer betrug:

bei den	bis zu 4 Std.	4—5 Std.	5—6 Std.	6—7 Std.	7—8 Std.	mehr als 8 Std.
Wagenführern .	8436	20 002	12 960	6170	2320	1778
Schaffnern . .	8399	25 654	15 354	8564	4568	3107

Auch hier enthält der Bericht keinerlei Angaben, in welche Tages- und Nachtzeiten die zusammenhängenden Pausen fallen und welchen Einfluß sie auf die Gestaltung der Arbeitszeit an mehreren aufeinanderfolgenden Tagen dadurch ausüben.

Die dienstfreie Zeit zwischen zwei planmäßigen Diensten betrug:

	bis zu 6 Std.	6—7 Std.	7—8 Std.	mehr als 8 Std.
		in Fällen		
für Wagenführer	2196	4291	10 283	220 990
„ Wagenbegleiter	1932	5538	19 320	235 906

Demnach hatten in 92,9 v. H. die Wagenführer resp. in 89,8 v. H. Fällen die Schaffner eine mehr als achtstündige und in 7,1 v. H. die Führer resp. in 10,2 v. H. Fällen die Schaffner eine weniger als achtstündige Ruhepause zwischen zwei planmäßigen Diensten.

Wenden wir uns jetzt zu den dienstfreien Tagen. Deren hatten im Mai 1906 nach den Dienstplänen vom Hundert der Dienstuenden zu erhalten:

	Zahl der Tage einen	zwei	drei und mehr
Wagenführer . . .	65	650	8578
Schaffner	43	578	9589

Sehen wir zu, wie sich nach dem amtlichen Bericht das Verhältnis der zu gewährenden freien Tage zu den tatsächlich gewährten gestaltet:

Von den Wagenführern

	hatten zu erhalten	erhielten
1 dienstfreien Tag	0,7	3,0
2 dienstfreie Tage	7,0	13,3
3 und mehr dienstfreie Tage .	92,1	82,3

Von den Schaffnern

	hatten zu erhalten	erhielten
1 dienstfreien Tag	0,4	3,0
2 dienstfreie Tage	5,6	11,6
3 und mehr dienstfreie Tage .	93,5	84,3

Wie aus dieser Gegenüberstellung ersichtlich, blieb die Zahl der gewährten freien Tage erheblich hinter der der garantierten zurück. So mußten 9,8 v. H. der Wagenführer und 9,2 v. H. der -Begleiter auf einen Teil der ihnen zustehenden mehr als drei freien Tage verzichten und sich mit weniger, also teils zwei und einem Tage begnügen.

Von der Gesamtzahl der tatsächlich gewährten freien Tage entfielen 3713 ganz oder teilweise auf einen Sonntag.

Ueber die Arbeitszeit der im Bahnunterhaltungsdienst beschäftigten Angestellten und Arbeiter enthält der Bericht derartig mangelhafte, wenig übersichtliche Angaben, daß wir auf eine Wiedergabe derselben verzichten müssen. Zu erwähnen wäre nur, daß von den insgesamt beschäftigt gewesenen 2973 Personen in 8564 Fällen

Ueberstunden geleistet wurden und 1364 zur Sonntagsarbeit herangezogen worden sind. Von letzteren mußten im Erhebungsmonat 480 an einem, 240 an zwei, 281 an drei, 169 an vier und 194 an fünf Sonn- resp. Festtagen arbeiten. Die Dauer der Sonntagsarbeit betrug in 569 Fällen bis zu 4, in 887 Fällen bis zu 8 und in 1993 Fällen mehr als 8 Stunden.

Die Frage des Erholungsurlaubs ohne Lohnabzug war ebenfalls Gegenstand der amtlichen Umfrage. Nach den gemachten Feststellungen bestanden nur in 62 Betrieben diesbezügliche bestimmte Vorschriften, während in 73 Betrieben diese Frage nicht geregelt war.

Die Dauer des Urlaubs ist bei den Straßenbahnen sehr verschieden und richtet sich zumeist nach der Länge der Dienstzeit, sowie nach der Beschäftigungsart der Angestellten. So wird beispielsweise in einem Betriebe im Bezirk Königsberg Urlaub nach folgenden Grundsätzen gewährt: Nach einer Dienstzeit

von 5 Jahren bis zu 5 Tagen
„ 8 „ „ „ 7 „
„ 15 „ „ „ 10 „
„ 20 „ „ „ 14 „

Im Stadtkreis Berlin erhalten Wagenführer und Wagenbegleiter nach einer Dienstzeit von 3 Jahren einen Erholungsurlaub von 5 bis 7 Tagen.

Die Verwaltung der Breslauer städtischen Straßenbahn gewährt Urlaub nach folgenden Grundsätzen:

nach einer Dienstzeit von 3 Jahren bis zu 3 Tagen
„ „ „ „ 5 „ „ „ 5 „
„ „ „ „ 10 „ „ „ 7 „

Ueber die Weiterzahlung des Lohnes behält sich die Betriebsleitung jedoch das Entscheidungsrecht vor.

Im Bezirk Köln wird von einer Verwaltung den Angestellten, welche länger als 3 Jahre im Betriebe tätig sind, ein Urlaub von 3 bis 7 Tagen, je nach der Dienstdauer, bewilligt. Von zwei anderen Straßenbahnen wird nur während der Wintermonate ein Erholungsurlaub bis zu 14 Tagen gewährt. Im ganzen genommen lassen die Angaben des Berichts erkennen, daß in den ersten drei Dienstjahren selten oder gar nicht Urlaub gewährt wird und daß derselbe auch für die länger im Dienst befindlichen Angestellten 3 bis 5 Tage im Mittel nur in Ausnahmefällen übersteigt.

Wir haben in vorstehendem versucht, aus dem mangelhaften Material der preußischen Regierungsenquete, das zur Beurteilung der Arbeits- und Dienstverhältnisse der Straßenbahnangestellten wesentlichste wiederzugeben. Leider verbietet es uns der Raum, eine kritische Beleuchtung der Erhebungsart sowie des Ergebnisses an dieser Stelle zu geben. Diesbezüglich verweisen wir auf die Artikel des „Straßenbahner", Nr. 12, 13, 14, 17 und 18, Jahrg. 1907. Konstatieren müssen wir aber, daß selbst diese eigenartige und mangelhafte Erhebung, bei der man die zur Auskunfterteilung bestimmten wenigen Vertreter des Personals vorsichtig auswählte und vorher genau instruierte, denn doch Dinge zu Tage gefördert haben muß, die es sogar den verknöcherten preußischen Bureaukraten angezeigt erscheinen ließen, wenigstens die schlimmsten Auswüchse zu beseitigen. Anders kann nämlich die Tatsache nicht gut gedeutet werden, die der amtliche Bericht hervorhebt, indem er betont, daß, noch bevor die Ergebnisse der Erhebungen zusammengestellt waren, durch die „Bau- und Betriebsvorschriften für Straßenbahnen mit Maschinenbetrieb" vom 26. September 1906, „eine weitere Verkürzung der Arbeitszeiten im Straßenbahnbetriebe eingetreten ist." Diese Verkürzung ist, so konstatiert der Bericht, „seitens der Straßenbahnen ohne weiteres und ohne wesentliches Eingreifen der Aufsichtsbehörden erfolgt."

Ist es demnach endlich gelungen, selbst den preußischen Bureaukratenschimmel etwas in Gang zu setzen, so soll und muß das ein Ansporn sein, durch Vornahme privater Feststellungen das Material über die Arbeits- und Dienstverhältnisse der Straßenbahner entsprechend zu vervollständigen, und dadurch das amtliche Ergebnis ins richtige Licht zu rücken. Hoffentlich gelingt es uns, den „edlen" Traber zu einer etwas schärferen Gangart aufzupeitschen.

Die Erhebungen des Verbandes.

Haben wir im vorigen Abschnitt die amtlichen Feststellungen bezüglich der beruflichen Arbeitsverhältnisse Revue passieren lassen, so soll es nunmehr unsere Aufgabe sein, die diesbezügliche Tätigkeit des Verbandes in gedrängter Kürze zu schildern.

Die Motive, welche uns von Anbeginn zu der umfassenden Tätigkeit auf diesem Gebiete drängten, wurzelten zunächst in der Erkenntnis, daß wir erst dann in der Lage sein würden, unsere Forderungen bezüglich Beseitigung beruflicher Mißstände, Beschränkung der Arbeitszeit, Gewährung entsprechender Essenspausen, Einführung der Sonntagsruhe u. a. m., den gesetzgebenden Körperschaften gegenüber mit Aussicht auf Erfolg vertreten zu können, wenn wir alle unsere Behauptungen durch Zahlen zu belegen imstande sein würden.

Da Zahlen beweisen, so drängten wir zunächst darauf, daß seitens der dazu geschaffenen amtlichen Stellen statistische Erhebungen über die Arbeitsverhältnisse im Beruf veranstaltet wurden, welche unsererseits dann, in richtiger Einschätzung der „Wahrheitsliebe" eines Teils unserer Unternehmer, durch entsprechende Kontrollerhebungen aufs richtige Maß zurück-, oder besser gesagt, hinaufgeführt wurden.

Weiter kam, unsere diesbezügliche Tätigkeit beeinflussend, die Erkenntnis hinzu, daß uns die bis ins Detail gehende Feststellung der Arbeitszeiten und Löhne, sowie sonstigen Arbeitsbedingungen, Zustände in den Betrieben 2c., die Führung der Lohnkämpfe wesentlich erleichtern mußte. So haben wir, vom Tage der Gründung des Zentralverbandes an, versucht, durch Aufnahme der sogenannten Eintrittsstatistik, laufend Feststellungen über die Personalien, Branchenzugehörigkeit, Arbeitszeit, Löhne 2c. der dem Verband beitretenden Mitglieder zu machen, sowie durch periodisch wiederkehrende besondere Erhebungen, die diesbezüglichen Verschiebungen festzustellen.

Beginnen wir zunächst mit den sogenannten Kontrollerhebungen, welche unsererseits vorgenommen wurden, um festzustellen, ob die von den Unternehmern den amtlichen Stellen gemachten Angaben auch den tatsächlichen Verhältnissen entsprachen, oder ob der Wahrheit zuwiderlaufende Bekundungen vorlagen.

Die erste Veranlassung zu diesbezüglichen Feststellungen gaben uns die im Jahre 1902 vom Beirat für Arbeiterstatistik veranstalteten Erhebungen über die Arbeitsverhältnisse im Transportgewerbe. Hierbei machten wir die Wahrnehmung, daß Unternehmer verschiedener Orte den Beirat durch unwahre Angaben zu täuschen versucht hatten. Daraufhin beschlossen wir, unter genauester Anlehnung an die Form der amtlichen Befragung, ebenfalls eine Umfrage zu veranstalten, deren Ergebnis das folgende war:

Die Erhebungen erstreckten sich auf 132 Orte mit 983 Betrieben und 15 358 in denselben beschäftigten Personen. In 55 der befragten

Betriebe waren 297 jugendliche Personen beschäftigt. Der Ortsgrößenklasse nach entfielen auf

						Betriebe	Beschäftigte
28	Orte	mit	100 000	und	mehr Einwohnern	556	11 470
13	„	„	50 000	bis	100 000 „	118	1 258
45	„	„	15 000	„	50 000 „	119	1 786
46	„	„	weniger	als	15 000 „	118	841

Nach Betriebsgrößenklassen stellten sich unsere Erhebungen folgendermaßen. Es waren:

						Zahl	Beschäftigte
Großbetriebe	mit	mehr	als	20	Beschäftigten	186	9458
Mittelbetriebe	„	5	bis	20	„	428	4709
Kleinbetriebe	„	1	„	5	„	369	1191

Demnach waren 18,9 pCt. Großbetriebe, 43,6 pCt. Mittel- und 37,5 pCt. Kleinbetriebe. Von den Beschäftigten kamen auf Großbetriebe 61,6 pCt., Mittelbetriebe 30,7 pCt. und Kleinbetriebe 7,7 pCt. Die Durchschnittszahl der Beschäftigten pro Betrieb betrug in Großbetrieben 50,8, in Mittelbetrieben 11,0 und in Kleinbetrieben 3,2 Personen.

Die Einteilung nach Betriebsarten ergab dieses Bild:

Art des Betriebes	Zahl der Betriebe	in %	Zahl der Beschäftigten	in %
Personenfuhrwerk	118	12,0	2600	17,0
Frachtfuhrwerk	704	71,6	9802	63,8
Gemischter Betrieb	161	16,4	2956	19,2

Bezüglich der Dauer der regelmäßigen täglichen Arbeitszeit, auf deren Feststellung sich die Verbandsumfrage selbstverständlich auch erstreckte, ermittelten wir nachstehende Zahlen:

Die tägliche Arbeitszeit betrug einschließlich der Pausen	im Sommer				im Winter			
	in Betrieben	pCt. der Betriebe	für Personen	pCt. der Personen	in Betrieben	pCt. der Betriebe	für Personen	pCt. der Personen
bis 10 Stunden . . .	—	—	—	—	3	0,3	12	0,1
mehr als 10–12 Stdn.	18	1,9	148	1,0	40	4,1	455	2,9
„ „ 12—14 „	175	17,8	2558	16,6	261	26,6	3286	21,4
„ „ 14—16 „	576	58,6	9107	59,3	533	54,2	8577	55,9
„ „ 16 „	214	21,7	3545	23,1	146	14,8	3028	19,7
Zusammen	983	100,0	15358	100,0	983	100,0	15358	100,0

Wie aus dieser Zusammenstellung ersichtlich, hatten nach unseren Feststellungen im Sommer 82,4 pCt. und im Winter 75,6 pCt. der Beschäftigten eine mehr als 14 stündige Arbeitszeit. Eine Gegenüberstellung unserer und der Zahlen der amtlichen Enquete ergab eine recht erhebliche Differenz. Nach der letzteren hatten im Sommer nur 43,0 und im Winter nur 29,1 pCt. eine mehr als 14 stündige Arbeitszeit, so daß sich zwischen den beiden Feststellungen eine Differenz von 37,4 pCt. im Sommer und 46,4 pCt. im Winter zu Ungunsten der ermittelten Arbeitszeit der amtlichen Erhebungen ergab.

Diese Differenz ließ sich wohl zum Teil daraus erklären, daß sich unsere Erhebungen auf prozentual mehr Betriebe in Nordost- und Mitteldeutschland erstreckt hatte, für welche Bezirke, auch durch die amtliche Umfrage die durchschnittlich längsten Arbeitszeiten festgestellt worden

waren; ganz aber genügte auch dies nicht, um die Differenz zu erklären. Auch die Tatsache, daß wir im Gegensatz zu der amtlichen Erhebung sicher einen großen Teil von Betrieben mit den miserabelsten Arbeitsverhältnissen — in dem Bestreben, in die tiefsten Tiefen des beruflichen Elends hineinzuleuchten — bei der Befragung erfaßt hatten, reichte nicht aus, um die erheblichen Abweichungen zu beseitigen. Somit blieb nur eine Erklärung übrig und zwar: die Angaben der Unternehmer konnten zum Teil mit den tatsächlichen Verhältnissen nicht übereinstimmen.

Um nun unsere Behauptung nach jeder Richtung beweisen zu können, hatten wir aus den Angaben der Mitglieder, welche dieselben beim Eintritt in den Verband zu machen verpflichtet sind, die der Transportarbeiter zu einer Personenstatistik zusammengestellt. Dadurch wurden wir in den Stand gesetzt, über die Verhältnisse weiterer 34 006 dem Transport- und Fuhrgewerbe angehörende Personen Auskunft geben zu können.

Die Personenstatistik erstreckte sich auf 165 Orte. Von den 34 006 befragten Personen entfielen 27 614 — 81,2 pCt. auf 31 Orte von über 100 000 Einwohnern, 2799 — 8,2 pCt. auf 24 Orte von 50—100 000 Einwohnern, 2631 — 7,7 pCt. auf 71 Orte von 15 bis 50 000 Einwohnern und 962 — 2,9 pCt. auf 39 Orte von weniger als 15 000 Einwohnern. Von den Befragten waren verheiratet 20 122 — 59,2 pCt. und unverheiratet 13 884 — 40,8 pCt. Der Branche nach verteilten sich die Befragten wie folgt:

Rollkutscher, Fuhrleute, Geschirrführer der Speditions- und Möbeltransportbranche	11 540	— 33,9	pCt.
Droschkenkutscher	1 095	— 3,1	„
Bierführer	2 605	— 7,7	„
Kutscher verschiedener Branchen	16 685	— 49,1	„
Transport- und Speditionsarbeiter	2 117	— 6,2	„

Nach dieser Personenstatistik betrug die Arbeitszeit

bis 10 Stunden bei	85	— 0,3	pCt.	der Befragten
von 10—12 „ „	2 757	— 8,1	„	„ „
„ 12—14 „ „	7 803	— 23,0	„	„ „
„ 14—16 „ „	10 863	— 31,9	„	„ „
über 16 „ „	5 900	— 17,3	„	„ „
mit „Unbestimmt“ antworteten	2 774	= 8,2	„	„ „
keine Angaben machten	3 824	— 11,2	„	„ „

Wir werden wohl nicht fehlgehen, wenn wir die mit „Unbestimmt“ Antwortenden und diejenigen, welche keine Angaben machten, den in langen Arbeitszeiten tätigen Personen zurechnen. Danach kamen insgesamt 68,6 pCt. der Befragten mit einer mehr als 14stündigen Arbeitszeit in Betracht.

Auf diese Weise hatten wir drei Vergleichszahlen für die Arbeitszeit im Sommer ermittelt und zwar: die amtliche mit 43,0 pCt., die private mit 82,4 pCt. und die der Personenstatistik mit 68,6 pCt. Für den Winter standen sich gegenüber: nach der amtlichen Ermittlung 29,1, der privaten 75,6 und der Personenstatistik 68,6 pCt. in mehr als 14stündigen Arbeitsschichten beschäftigte Personen.

Selbst wenn man nun annahm, daß die amtliche Befragung nur Betriebe mit günstigeren und die unsere nur solche mit ungünstigeren Arbeitsverhältnissen erfaßt hatte, mußte man zu dem Schluß kommen, daß die Wahrheit dann in der Mitte liegen würde, und daß folgedessen mindestens 65 bis 70 pCt. aller durch die verschiedenen Umfragen erfaßten Personen zur Zeit der Ermittlungen eine mehr als 14stündige tägliche Arbeitszeit zu absolvieren hatten. Zumal, wenn in Betracht gezogen wird, wie der amtliche Bericht konstatieren mußte, daß sich

durch Ausdehnung der Arbeit an einzelnen Tagen der Woche, sowie in Meß- und Marktzeiten 2c. die Zahl der mehr als 14 Stunden täglich Beschäftigten um über 20,0 pCt. erhöhte.

Auch unsererseits wurden bezüglich dieser periodischen Ueberarbeit Feststellungen gemacht. Dieselben ergaben, daß in 446 — 45,4 pCt. der Betriebe, 4468 — 29,1 pCt. der Beschäftigten, regelmäßig an einzelnen Wochentagen länger arbeiten mußten. Die Dauer dieser Ueberarbeit betrug zwischen 1 bis 8 Stunden und bestand zumeist in der Leistung von Ueberlandfuhren beim Boten-, Markt-, Mehl- und Getreidefuhrwerk, sowie in Viehtransportbetrieben.

Zu erwähnen wäre sodann die längere Arbeitszeit zu bestimmten Zeiten des Jahres (Saison 2c.). Dieselbe kam nach unseren Feststellungen für 242 — 24,6 pCt. der Betriebe mit 1333 — 8.7 pCt. der Beschäftigten in Frage. Die geringe Zahl der letzteren beweist, daß es sich hierbei um verhältnismäßig kleinere Betriebe handelte.

Gegenüber diesen regelmäßigen und periodischen Verlängerungen fallen die ermittelten Verkürzungen der täglichen Arbeitszeit kaum ins Gewicht. Dieselben betrugen nach unseren Feststellungen in 38 Betrieben mit 119 Beschäftigten von 1 bis 3 Stunden. Hierbei kamen, wie die Zahlen beweisen, nur kleinere Betriebe in Betracht, in denen es wohl hier und da an einzelnen Tagen mit den Aufträgen ungünstig steht, wodurch die Gespanne und auch die Kutscher in den Genuß von Ruhepausen treten, die ihnen sonst sicher nicht zu teil würden.

Bezüglich der Arbeitspausen ergaben unsere Erhebungen folgendes Resultat:

Zahl der Pausen	im Sommer				im Winter			
	Betriebe	in Proz.	Personen	in Proz.	Betriebe	in Proz.	Personen	in Proz.
eine Pause	329	33,5	4513	29,4	321	32,6	4385	28,5
zwei Pausen	156	15,9	2413	15,7	164	16,7	2418	15,7
drei Pausen	270	27,4	2771	18,0	228	23,2	2500	16,3
keine oder unbestimmte Pausen	228	23.2	5661	36,9	270	27,5	6055	39,5

Danach hatten nur 27,4 pCt. der Betriebe mit 18,0 pCt. der Beschäftigten im Sommer und 23,2 pCt. der Betriebe mit 16,3 pCt. der Beschäftigten im Winter, täglich drei Pausen. Der weitaus größte Teil der Beschäftigten — 45,1 pCt. im Sommer bezw. 44,2 pCt. im Winter — mußte sich mit 1 und 2 Pausen begnügen. Keine Pause hatten, resp. mit „unbestimmt" antworteten 36 9 pCt. der Befragten für den Sommer und 39,5 pCt. für den Winter. Stellen wir diesem Ergebnis das der amtlichen Feststellungen gegenüber, dann ergibt sich ebenfalls eine recht erhebliche Differenz. Nach der letzteren hatten 76,6 bezw. 75,1 pCt. der Befragten drei und mehr Pausen, gegen 18,0 bezw. 16,3 pCt. nach unseren Ermittlungen. Die hohen Ziffern der amtlichen Enquete können unseres Erachtens nur auf Einbeziehung auch der Arbeitsunterbrechungen zurückzuführen sein, die durch die Eigenart des Betriebes bedingt sind. So wurde zum Beispiel bei der amtlichen Erhebung festgestellt, daß die Berliner Omnibusangestellten über die längsten Pausen verfügen. Dies traf tatsächlich auch zu, erklärte sich aber daraus, daß die 5—10 Minutenpausen, welche diese Angestellten an den Endpunkten der Linien haben, eben auch als Ruhepausen gezählt worden waren.

Nach unseren weiteren Feststellungen wurde eine Frühstückspause gewährt in 497 — 50,6 pCt. Betrieben für 7123 — 46,4 pCt. der Beschäftigten. Keine Frühstückspause gewährten 486 — 49,4 pCt.

Betriebe mit 8235 — 53,6 pCt. der Beschäftigten. Mittagspause wurde gehalten in 741 — 75,4 pCt. Betrieben mit 10 556 — 68,7 pCt. der Beschäftigten; dagegen wurde keine Mittagspause in 242 — 24,6 pCt. Betrieben mit 4802 = 31,3 pCt. Beschäftigten gewährt. Eine Vesperpause war üblich in 374 = 38,1 pCt. der Betriebe für 4965 — 32,3 pCt. der Arbeiter, während in 609 — 61,9 pCt. der Betriebe mit 10 393 — 67,7 pCt. der Arbeiter keine derartige Pause üblich war.

Die Dauer der Frühstückspause betrug ¼ Stunde für 1,9 pCt., ½ Stunde für 33,8 pCt. und unbestimmte Zeit für 10,7 pCt. der Befragten. Mittagspause hatten bis zu 1 Stunde 34,3, von 1 bis zu 2 Stunden 24,0 und unbestimmte Zeit 10,4 pCt. der Befragten. Die Vesperpause betrug ¼ Stunde für 1,9, ½ Stunde für 19,4 und unbestimmte Zeit für 11,0 pCt. der Befragten.

Ueber die Gesamtdauer der Pausen gibt diese Zusammenstellung Auskunft:

Die Gesamtdauer der Pausen betrug

im Sommer						im Winter					
bis 1 Stunde		mehr als				bis 1 Stunde		mehr als			
		1—2 Std.		2—3 Std.				1—2 Std.		2—3 Std.	
für Personen	in Prozent	für Personen	in Proz.	für Personen	in Proz.	für Personen	in Prozent	für Personen	in Proz.	für Personen	in Proz.
3553	23,1	5267	34,3	877	5,7	3499	22,8	5023	32,6	781	5,1

Auch diese Zahlen differieren mit denen der amtlichen Enquete. Während wir Gesamtpausen bis zu einer Stunde bei 23,1 pCt. der Befragten im Sommer und 22,8 pCt. im Winter feststellten, betrugen die entsprechenden Ziffern des amtlichen Berichts 3,1 pCt. für Kutscher und 0,6 pCt. für Stalleute. Eine Pausendauer von 1 bis 2 Stunden ermittelten wir für 34,3 pCt. im Sommer und 32,6 pCt. im Winter, der amtliche Bericht konstatierte solche für 42,5 pCt. der Kutscher und 57,6 pCt. der Stalleute. Nach unserer Umfrage ergaben sich Pausen von 2 bis 3 Stunden für 5,7 bezw. 5,1 pCt. der Beschäftigten im Sommer bezw. Winter, nach dem Bericht des Beirats waren es dort 41,2 pCt. der Kutscher und 40,0 pCt. der Stalleute, welche derartige Gesamtpausen hatten.

Wenden wir uns nun zu den, bezüglich Beginn und Beendigung der täglichen Arbeitszeit angestellten Ermittlungen Darüber gibt diese Zusammenstellung Auskunft:

Die tägliche Arbeitszeit begann

im Sommer						im Winter					
morgens						morgens					
vor und um 6 Uhr		zwischen 6 und 8 Uhr		nach 8 Uhr		vor und um 6 Uhr		zwischen 6 und 8 Uhr		nach 8 Uhr	
für Personen	in pCt.	für Personen	in pCt.	für Personen	in pCt.	für Personen	in pCt.	für Personen	in pCt.	für Personen	in pCt.
14401	93,8	865	5,6	10	0,1	13739	89,5	1527	9,9	10	0·1

Die tägliche Arbeitszeit endete

im Sommer						im Winter					
nachmittag resp. abends						nachmittag resp. abends					
bis einschl. 6 Uhr		zwischen 6 u. 8 Uhr		nach 8 Uhr		bis einschl. 6 Uhr		zwischen 6 u. 8 Uhr		nach 8 Uhr	
für Personen	in pCt.	für Personen	in pCt.	für Personen	in pCt.	für Personen	in pCt.	für Personen	in pCt.	für Personen	in pCt.
105	0,7	6847	44,6	8324	54,2	385	2,5	6612	43,0	8279	54,0

Von 82 = 0,5 pCt. der Befragten wurden Angaben bezüglich Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit nicht gemacht. Für die Antwortenden lag der Beginn der täglichen Arbeitszeit für 93,8 pCt. im Sommer und 89,5 pCt. im Winter in den Stunden vor und um 6 Uhr morgens. Nur ein ganz winziger Bruchteil trat erst nach 6 Uhr zur Arbeit an. Nach dem amtlichen Ergebnis betrug die Zahl der zur selben Zeit ihre Arbeit Beginnenden im Sommerhalbjahr 80,8 und im Winterhalbjahr 61,8 pCt. Während also hier der Prozentsatz der die Arbeit vor oder um 6 Uhr Beginnenden ein niedrigerer ist, als nach unserer Statistik, trifft das Gegenteil zu bei Beendigung der Arbeitszeit. Diesbezüglich stellten wir fest, daß ihre Arbeitszeit nach 8 Uhr abends im Sommer 54,2 und im Winter 54,0 pCt. der Befragten beendigten, während die amtliche Statistik deren 24,0 pCt. für das Sommerhalbjahr und 23,8 pCt. für das Winterhalbjahr feststellte, die ihre Arbeit nach 8 Uhr abends beendeten.

Auch über die Sonntagsarbeit der im Transportgewerbe tätigen Berufsangehörigen wurden seitens des Verbandes Erhebungen veranstaltet. Von 973 Betrieben, über welche Angaben gemacht wurden, hatten nur die Angestellten eines Betriebes — 8 Personen — vollständige Sonntagsruhe. Von 10 Betrieben mit 89 = 0,6 pCt. der Beschäftigten wurden keine Angaben gemacht. In 562 = 57,2 pCt. der Betriebe mit 5971 = 38,9 pCt. der Beschäftigten mußte das gesamte Personal des Sonntags arbeiten und 410 = 41,7 pCt. der Betriebe, beschäftigten abwechselnd nur einen Teil ihres Personals am Sonntag. Die Sonntagsarbeit betrug:

1 Stunde für	182	Personen	= 1,2	pCt.	der Beschäftigten
2 Stunden „	765	„	= 5,0	„	„ „
3 „ „	1706	„	= 11,1	„	„ „
4 „ „	1652	„	= 10,7	„	„ „
5 „ „	1506	„	= 9,9	„	„ „
6 „ „	672	„	= 4,4	„	„ „
7 „ „	231	„	= 1,5	„	„ „
8 „ „	168	„	= 1,1	„	„ „
Den ganzen Tag mußten arbeiten	2544	„	= 16,5	„	„ „
Vollständig frei hatten .	5843	„	= 38,0	„	„ „
Keine Angaben machten .	89	„	= 0,6	„	„ „

Stellen wir hier die Zahlen der amtlichen Statistik den unsrigen gegenüber, so ergibt sich, daß erstere die Verhältnisse in ungünstigerem Lichte erscheinen lassen. Nach der amtlichen Erhebung mußten 96,8 pCt. der Befragten des Sonntags arbeiten, während wir dies nur für 61,4 pCt. feststellten. Die Ursache hierfür dürfte wohl darin zu suchen sein, daß bei unserer Statistik das Warentransportgewerbe überwiegt und außerdem die Großbetriebe prozentual weit stärker beteiligt

sind. Auf die Verhältnisse in derartigen Betrieben hat aber die Organisation bereits ihren Einfluß insofern ausgeübt, als vielfach ein abwechselnder Sonntagsdienst eingeführt und zum Teil auch tariflich festgelegt worden ist. In vielen Betrieben ist durch Einstellung von Stalleuten jede Sonntagsarbeit der Kutscher beseitigt worden. Allerdings haben wir andererseits auch festgestellt, daß von den Kollegen teilweise das Füttern und Reinigen der Pferde usw. am Sonntag nicht als Arbeit aufgefaßt und deshalb bei der Befragung nicht als solche angegeben worden ist, infolgedessen unser Ergebnis selbstverständlich günstiger ausfallen mußte, als die tatsächlichen Verhältnisse dies bedingten.

Zum Schluß hätten wir noch auf die Feststellungen bezüglich der Wohnungsverhältnisse der bei den Unternehmern in Kost und Logis befindlichen Berufsangehörigen hinzuweisen. Nach unserer Statistik hatten 582 — 3,8 pCt. der Befragten Kost und Wohnung beim Unternehmer, nur Kost erhielten 106 = 0,8 pCt., und nur Wohnung 432 = 2,8 pCt. Von den beim Unternehmer Wohnenden hatten 255 ihre Schlafstätte im Stall. Repräsentieren diese Zahlen auch erfreulicherweise keinen erheblichen Prozentsatz der Gesamtbefragten, so beweisen sie doch, daß der Uebelstand des Kost- und Logiswesens beim Unternehmer in unserem Beruf immer noch vorhanden ist. Ihn ganz auszumerzen, muß unser ernstes Bestreben in der Zukunft sein.

Fassen wir das Ergebnis dieser, auf Feststellung der Arbeitsverhältnisse im Transportgewerbe gerichteten Tätigkeit zusammen, so können wir wohl mit Recht sagen, daß der damit verfolgte Zweck in vollem Umfange erreicht worden ist. Wir haben in die Tiefen des beruflichen Elends hineingeleuchtet, besser und deutlicher, als die amtliche Enquete es vermochte und haben Zustände ans Licht gezogen, deren Vorhandensein die Notwendigkeit gesetzgeberischer Eingriffe zum Schutze für Gesundheit und Familienleben der Transportarbeiter mit aller Deutlichkeit beweist. Ob und in welchem Tempo die maßgebenden Kreise der herrschenden Gesellschaft sich die Erfüllung ihrer Pflicht angelegen sein lassen werden, dürfte ganz von der Organisationsentwicklung im Transportgewerbe abhängen.

Eine weitere Berufsgruppe, deren Arbeitsverhältnisse, wie bereits dargelegt, Gegenstand von Untersuchungen durch die Kommission resp. den Beirat für Arbeiterstatistik gewesen sind, ist die der Handelshilfsarbeiter.

Leider wurden bei der im Jahre 1901 veranstalteten schriftlichen Umfrage über die Arbeitsverhältnisse in Kontoren und den nicht mit offenen Verkaufsstellen verbundenen Handelsbetrieben, unsere Berufskollegen von der Befragung ausgeschlossen, trotzdem seitens des Verbandes wiederholt um Ausdehnung der Enquete auf die Hilfsarbeiter, Packer 2c. bei den maßgebenden Körperschaften ersucht worden war. Es fehlte uns deshalb auch die Möglichkeit, Vergleiche auf der breiten Basis, wie bei den Erhebungen im Transportgewerbe, durch Veranstaltung von privaten Erhebungen zu ziehen, fast vollständig.

Um aber trotzdem die vom Beirat für Arbeiterstatistik durch gutachtliche Befragung von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen bezüglich der Arbeitsverhältnisse der Handelshilfsarbeiter gemachten Feststellungen, sowie die bei der mündlichen Vernehmung von Auskunftspersonen seitens der Unternehmer aufgestellten Behauptungen auf ihre Richtigkeit prüfen zu können, veranstalteten wir im Oktober 1905 eine Umfrage über die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Handelshilfsarbeiter, durch Ausgabe entsprechender Betriebsfragebogen an alle Verwaltungsstellen des Verbandes. Von diesen Fragebogen gingen 2442 aus 83 Orten ausgefüllt wieder ein, wodurch die Verhältnisse von 30 061 in der-

artigen Betrieben tätigen Berufskollegen zu unserer Kenntnis gelangten. Von diesen mußten bei der Bearbeitung ausgeschieden werden 120 Betriebe mit 3039 Beschäftigten, weil keine reinen Handelsbetriebe, und 3245 in Handelsbetrieben tätige Handwerker, so daß für den eigentlichen Zweck 2322 Betriebe mit 23 777 Beschäftigten in Frage kamen.

Von den durch die Befragung erfaßten Betrieben entfielen auf:

Orte	Zahl der Orte	in Proz.	Zahl der Betriebe	in Proz.	Zahl der Beschäftigten	in Proz.
mit 100 000 u. mehr Einw.	31	37,4	1978	85,2	21129	88,9
von 50—100 000 Einw. .	17	20,5	150	6,5	1381	5,8
„ 20 - 50 000 „ .	25	30,1	156	6,7	936	3,9
m. wenig. als 20 000 Einw.	10	12,0	38	1,6	331	1,4

Der weitaus größte Teil der befragten Betriebe und Beschäftigten entfiel, wie aus der Tabelle ersichtlich, auf Orte mit mehr als 100 000 Einwohnern. Dies erklärt sich aus der Tatsache, daß unsere Organisation, soweit Handelshilfsarbeiter in Frage kommen, sich im wesentlichen auf die großen und mittleren Orte beschränkt, diese machten 88 pCt. der Befragten aus. Selbstverständlich war auch die Zahl und Größe der Betriebe je nach dem Domizilort verschieden. So kamen auf die Großstädte 85,2 pCt. der Betriebe mit 88,9 pCt. der Beschäftigten, während auf Orte von 50—100 000 Einwohner 6,5 pCt. Betriebe mit nur 5,8 pCt. Beschäftigten und auf Orte von 20—50 000 Einwohner 6,7 pCt. Betriebe, aber nur 3,9 pCt. Beschäftigte entfielen.

Die Gruppierung der befragten Betriebe nach Größenklassen war diese:

	Es beschäftigten				
	Betriebe		Personen		im Durchschnitt pro Betrieb Personen
	Zahl	in Proz.	Zahl	in Proz.	
mehr als 20 Personen . . .	240	10,3	13149	55,3	54,8
„ „ 5—20 Personen . .	698	30,1	7252	30,5	10,4
bis 5 Personen	1384	59,6	3376	14,2	2,4

Hierbei muß allerdings erklärend bemerkt werden, daß als Grundlage für die Gruppierung der Betriebe nach Größenklassen nicht die Gesamtzahl der Beschäftigten, sondern nur die in Frage kommenden Hilfsarbeiter genommen worden sind. Da nun aber die Hilfsarbeiter nur einen Teil der in den Betrieben Tätigen ausmachen, kann angenommen werden, daß durch unsere Umfrage ein erheblicher Prozentsatz der Großbetriebe in den Erhebungsorten erfaßt worden ist. Zu erwähnen wäre noch, daß auf jeden befragten Betrieb durchschnittlich 10,2 Hilfsarbeiter entfielen.

Unter Zugrundelegung der Betriebsart erstreckte sich die Befragung auf:

875=37,7 pCt.	Engrosbetriebe . . .	mit	7627=32,1 pCt.	der	Beschäft.
684=29,5 „	Engros- u. Detailbetr.	„	6796=28,6 „	„	„
513=22,1 „	Detailbetriebe . . .	„	3443=14,5 „	„	„
64= 2,8 „	Warenhausbetriebe .	„	1805= 7,6 „	„	„
33= 1.3 „	Agent.- u. Komm.-Betr.	„	1888= 7,9 „	„	„
153= 6,6 „	Fabrikbetriebe . . .	„	2218= 9,3 „	„	„

Der Branche nach verteilten sich die Betriebe und Beschäftigten wie folgt:

	Betr.	Beschäft.
1. Nahrungs- und Genußmittel	586	5838
2. Hausbedarfsartikel	164	1981
3. Möbel, Spiegel, Polsterwaren, Teppiche usw.	138	975
4. Glas, Porzellan, Lampen usw.	75	779
5. Metallw., Maschinen, Uhren, Gold- u. Silberw. usw.	143	1711
6. Kurz-, Galanterie-, Spiel-, Lederwaren usw.	121	738
7. Putz, Federn, Weißwaren, Wäsche	177	1167
8. Hüte, Mützen, Pelzwaren und Hausbedarfsartikel	63	296
9. Konfektion	147	954
10. Manufaktur- u. Wollwaren, Samt- u. Seidenwaren	79	779
11. Stoffe	63	346
12. Warenhäuser	64	1805
13. Drogen, Farben, Chemikalien u. Apothekerwaren	98	769
14. Buchhandl., Verlagsgesch., Musikalien u. Papierhandl.	196	1609
15. Bank-, Versicherungs-, Inkassogeschäfte usw.	6	306
16. Verschiedene und „ohne Angabe“	202	3724

Von den befragten Betrieben beschäftigten 621 = 26,7 pCt. Erwachsene und Jugendliche, 1685 = 72,6 pCt. nur Erwachsene und 16 = 0,7 pCt. nur Jugendliche. Im Alter von über 18 Jahren standen 21 583 = 90,6 pCt., unter 18 Jahren 2037 = 8,8 pCt. der in die Erhebung einbezogenen Personen und bei 157 = 0,6 pCt. fehlten die diesbezüglichen Angaben.

Sehen wir nun, welches Resultat unsere Enquete bezüglich der Branchenzugehörigkeit ergeben hat. Danach wurden in den befragten Betrieben beschäftigt als

Hausdiener	6576 = 27,7	pCt.	der Befragten
Kontorboten	935 = 3,9	„	„ „
Packer	2229 = 9,4	„	„ „
Lagerarbeiter	5220 = 22,0	„	„ „
Geschäftskutscher	2947 = 12,4	„	„ „
Lauf- u. Arbeitsburschen	1399 = 5,9	„	„ „
Arbeiterinnen	2933 = 12,3	„	„ „
Verschiedene Arbeiter	1517 = 6,4	„	„ „

Die unter 1 bis 4 genannten Gruppen — die eigentlichen Handelshilfsarbeiter — stellten nach den Ermittlungen 63,0 pCt. der Gesamtbeschäftigten. Die Zahl der Geschäftskutscher betrug 12,4 pCt. und die der Arbeiterinnen 12,3 pCt. Letztere Ziffer beweist, daß auch wir mit der Konkurrenz der weiblichen Arbeitskraft in erheblich höherem Maße zu rechnen haben, als vielfach angenommen worden ist.

Um auch hier, wie bei den Erhebungen im Transportgewerbe, vergleichende Zahlen bei der Hand zu haben, stellten wir aus den Aufnahmescheinen der dem Verbande beigetretenen Handelshilfsarbeiter die entsprechenden Angaben zu einer Personenstatistik zusammen. Hierzu lagen von 22 527 Personen aus 200 Orten Auskünfte vor. Davon waren tätig als:

Hausdiener	18 943 = 84,1	pCt.	der Befragten
Kontordiener	200 = 0,9	„	„ „
Packer	3 046 = 13,5	„	„ „
Lagerarbeiter	263 = 1,2	„	„ „
Laufburschen	75 = 0,3	„	„ „

Bezüglich der regelmäßigen täglichen Arbeitszeit, der periodisch an einzelnen Tagen der Woche oder zu bestimmten Zeiten des Jahres zu leistenden Ueberarbeit, des Beginns und der Beendigung der täglichen Arbeitszeit, sowie der Pausen, der Sonntagsarbeit und der Kündigungsfristen wurden eingehende Ermittlungen angestellt. Die Dauer der regelmäßigen täglichen Arbeitszeit betrug:

bis zu 10 Stunden		mehr als 10 bis 12 Stunden		mehr als 12 bis 14 Stunden		mehr als 14 Stunden		„unbestimmt" und „ohne Angabe"	
für Personen	in %	für Personen	in %	für Personen	in %	für Personen	in %	für Personen	in %
nach der Betriebsstatistik									
936	3,9	12914	54,3	8148	34,3	1130	4,8	649	2,7
nach der Personenstatistik									
1659	7,4	9558	42,4	7314	32,5	1446	6,4	2550	11,3

Die kürzeste festgestellte Arbeitszeit betrug bei der Betriebs- sowie Personenstatistik 7 Stunden, die längste bei ersterer 18, bei letzterer 18½ Stunden. Als Durchschnittsarbeitszeit pro Tag ergaben sich in beiden Fällen 12,3 Stunden.

Zu dieser regelmäßigen täglichen Arbeitszeit kam die periodenweise wiederkehrende Ueberarbeit. Solche mußte an regelmäßig einem oder mehreren Wochentagen geleistet werden von 7765 = 32,7 pCt. der Arbeitenden. Die Ueberarbeit erstreckte sich: auf 1 bis 3 Tage der Woche für 4986 = 21,0 pCt., auf mehr als 3 Tage für 1465 = 6,2 pCt. und auf unbestimmte Tagezahl für 450 = 1,9 pCt. der Beschäftigten; keine diesbezüglichen speziellen Angaben machten 864 = 3,6 pCt. der Beteiligten. Die Verlängerung betrug bis 3 Stunden täglich für 6455 = 27,2 pCt., mehr als 3 Stunden für 247 = 1,0 pCt. und unbestimmte Zeit für 465 = 2,0 pCt. der Beteiligten, während für 598 = 2,5 pCt. keine diesbezüglichen Angaben gemacht wurden.

Verlängerte Arbeitszeit während bestimmter Perioden — Saisonzeiten, Messen 2c. — trat nach der Betriebsstatistik ein bei 10 649 Personen = 44,8 pCt. aller Befragten. Die Verlängerung trat ein an:

	1 bis 50	Tagen	im	Jahre	bei	4323 = 18,2 pCt. der Befr.
mehr als	50—100	„	„	„	„	2370 = 10,0 „ „ „
„ „	100—150	„	„	„	„	790 = 3,3 „ „ „
„ „	150—200	„	„	„	„	353 = 1,5 „ „ „
unbestimmter Tagezahl			„	„	„	114 = 0,5 „ „ „
Keine Angabe machten						2699 = 11,3 „ „ „

Die tägliche Dauer der Ueberarbeit betrug:

bis 3 Stunden	für	7486 = 31,5 pCt.	der Befragten
mehr als 3	„	551 = 2,3 „	„ „
unbestimmte Zeit		48 = 0,2 „	„ „
Keine Angabe machten		2564 = 10,8 „	„ „

Verteilen wir diese Ueberarbeitszeit auf alle Befragten, so ergibt sich eine durchschnittliche Verlängerung der täglichen Arbeitszeit um 1,2 Stunden pro Beteiligten, was zusammen mit der regelmäßigen Durchschnittsarbeitszeit von 12,3 Stunden eine solche von 13,5 Stunden ergibt.

Durch die Erhebungen wurde weiter festgestellt, daß von den Hilfsarbeitern außer der im Geschäft selbst zu leistenden Ueberarbeit

auch noch solche verlangt worden ist, die außerhalb des Geschäfts lag und in Postauslieferungen, Botengängen, Beförderung von Arbeit zu den Zwischenmeistern usw. bestand. Wir stellten fest, daß 6543 = 27,5 pCt. der Befragten gezwungen waren, nach Schluß des Geschäfts noch derartige Ueberarbeiten zu verrichten. Ja, der Kuriosität halber sei darauf hingewiesen, daß die Hausdiener sogar zu Ritterdiensten insofern herangezogen wurden, als Geschäftsinhaber, deren Geschäftsdamen ebenfalls bis zu später Stunde tätig sein mußten, diese dann von ihren Hilfsarbeitern nach Hause begleiten ließen. Als ein weiterer Uebelstand wurde dann durch die Erhebungen festgestellt, daß immer noch ein erheblicher Teil der Hilfsarbeiter gezwungen ist, des morgens, vor Beginn der eigentlichen Geschäftszeit, im Hause des Geschäftsinhabers Hausarbeiten der verschiedensten Art zu verrichten, wodurch sich die tägliche Arbeitszeit wesentlich verlängert. Eine weitere Verlängerung wurde auch vielfach dadurch herbeigeführt, daß abwechselnd einer der Hilfsarbeiter nach Schluß des Geschäfts den Schlüsselkasten nach der Wohnung des Unternehmers zu bringen hatte.

Nun zum Ergebnis unserer Umfrage bezüglich Beginn und Ende der täglichen regelmäßigen Arbeitszeit. Diesbezüglich stellten wir folgendes fest:

Die Arbeitszeit begann

vor und um 6 Uhr morgens		zwischen 6 und 8 Uhr morgens		nach 8 Uhr morgens		„unbestimmt" und „ohne Angabe"	
Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
6597	27,7	16395	69,0	587	2,5	198	0,8

Die Arbeitszeit endete:

vor und um 6 Uhr nachmittags		zwischen 6 und 8 Uhr abends		nach 8 Uhr abends		„unbestimmt" und „ohne Angabe"	
Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
6479	27,3	13611	57,2	3038	12,8	649	2,7

Eine Vergleichung dieser Zahlen liefert den deutlichen unwiderleglichen Beweis dafür, daß die tägliche regelmäßige Arbeitszeit durchschnittlich reichlich 12,3 Stunden dauert. Allerdings weicht die Zahl der Hilfsarbeiter, welche ihre Arbeit vor und um 6 Uhr morgens beginnen, mit 27,7 pCt. nur wenig von derjenigen der 27,3 pCt. betragenden ab, deren Arbeit vor und um 6 Uhr abends beendet gewesen ist. Aber schon die Gegenüberstellung der 69,0 pCt. ihre tägliche Arbeit zwischen 6 und 8 Uhr morgens Beginnenden und der 57,2 pCt., deren Arbeit zwischen 6 und 8 Uhr abends endete, läßt eine Abweichung von 11.8 pCt. erkennen. Dieselbe Differenz kehrt auch wieder, wenn wir die Zahl der ihre Arbeit nach 8 Uhr morgens Beginnenden derjenigen gegenüberstellen, für die der Arbeitsschluß erst nach 8 Uhr abends eintrat. Letzteren müssen wir auch diejenigen zum größten Teil zurechnen, deren Arbeitsschlußstunde mit „unbestimmt" bezeichnet worden ist. Es geht also aus alledem hervor, daß ein erheblicher Prozentsatz länger als 12 Stunden täglich arbeiten mußte, und der bereits angeführte Durchschnitt den tatsächlichen Verhältnissen durchaus entspricht.

Unsere Ermittlungen über Anzahl und Dauer der täglichen Pausen ergaben folgendes Resultat:

Es hatten

eine Pause		zwei Pausen		drei Pausen		keine Pausen		Keine Angabe machten	
Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
nach der Betriebsstatistik									
3069	12,9	4950	20,8	14512	61,0	38	0,2	1208	5,1
nach der Personenstatistik									
2040	15,5	1388	10,6	5020	38,2	39	0,3	4649	35,4

Die Dauer der Pausen betrug:

Frühstückspause:

	nach der Betriebsstatistik		nach der Personenstatistik	
	für Personen	in Proz.	für Personen	in Proz.
bis ¼ Stunde	5981	25,1	2794	21,3
mehr als ¼ ½ Stunde . .	13100	55 1	3453	26,3
unbestimmte Zeit	967	4 1	155	1,2
Keine Pause hatten	687	2,9	227	1,7
Keine Angabe machten . . .	3042	12,8	6507	49,5

Mittagspause:

	nach der Betriebsstatistik		nach der Personenstatistik	
	für Personen	in Proz.	für Personen	in Proz.
bis 1 Stunde	7047	29,6	2574	19.6
mehr als 1—2 Stunden . .	15065	63,4	5779	44,0
" " 2 " . .	64	0 3		-
unbestimmte Zeit	490	2,1	93	0,7
Keine Pause hatten	33	0,1	258	2 0
Keine Angabe machten . . .	1078	4,5	4432	33,7

Vesperpause:

	nach der Betriebsstatistik		nach der Personenstatistik	
	für Personen	in Proz	für Personen	in Proz.
bis ¼ Stunde	6563	27,6	2516	19,2
mehr als ¼ bis ½ Stunde .	8094	34,0	2408	18,3
unbestimmte Zeit	921	3,9	138	1,0
Keine Pause hatten	816	3,4	461	3,5
Keine Angabe machten . . .	7383	31,1	7613	58,0

Die Durchschnittsdauer der Gesamtpausen betrug nach der Betriebsstatistik 2 Stunden und nach der Personenstatistik 1,5 Stunden. Letzteres Ergebnis wird allerdings als absolut zutreffendes deshalb nicht angesehen werden können, weil hier die Zahl der Personen, welche keine Angaben bezüglich der Pausen machten, eine ziemlich er-

hebliche war. Andererseits aber kann auch die bei der Betriebsstatistik ermittelte Durchschnittsdauer von 2 Stunden nicht als vollständig den tatsächlichen Verhältnissen entsprechend bezeichnet werden. Wie aus den Betriebsfragebogen ersichtlich, verringert sich die Pausendauer für 2788 = 12,0 pCt. der befragten Personen dadurch, daß dieselben während der Mittagspause noch zu diversen Botengängen verwandt werden usw. Wir können also als festgestellt betrachten, daß durch die unsererseits veranstalteten Erhebungen eine durchschnittliche tägliche Gesamtpausendauer von 1½ bis 1¾ Stunden festgestellt worden ist. Bringen wir diese von der tatsächlich geleisteten Arbeitszeit von 13,5 Stunden in Abzug, so ergibt sich eine reine Arbeitszeit von ungefähr 12 Stunden täglich. Damit wären die seinerzeit vom Beirat für Arbeiterstatistik gemachten Feststellungen nicht nur bestätigt, sondern sogar — was sich aus den, anläßlich der Behandlung der Erhebungen im Transportgewerbe gemachten Ausführungen erklärt — noch überholt. Die Notwendigkeit gesetzgeberischer Maßnahmen zwecks Beschränkung der Arbeitszeit der Handelshilfsarbeiter in Engrosbetrieben wäre dadurch also zweifellos erbracht, was ja auch seinerzeit bei den Verhandlungen im Beirat, wie bereits erwähnt, ebenfalls als wünschenswert bezeichnet worden ist.

Die vom Verband veranstaltete Erhebung erstreckte sich auch auf Feststellung des Umfanges, in welchem die Handelshilfsarbeiter zur Sonntagsarbeit herangezogen wurden. Nach den diesbezüglichen Angaben mußten von 23 777 Befragten insgesamt 13 604 = 57,2 pCt. überhaupt des Sonntags arbeiten, wovon 12 355 Erwachsene und 1249 Jugendliche waren. Vollständige Sonntagsruhe hatten 6207 Erwachsene und 592 Jugendliche, zusammen also 6799 = 28,6 pCt. der Beschäftigten. Von 3128 Erwachsenen und 246 Jugendlichen, insgesamt demnach 3374 = 14,2 pCt. der befragten Personen wurden keine diesbezüglichen Angaben gemacht.

Zur Arbeit an Sonn- und Feiertagen wurden von den Erwachsenen herangezogen: in 1331 = 57,7 pCt. der Betriebe mit 11 607 = 53,5 pCt. der Beschäftigten, das gesamte Personal, in 190 = 8,2 pCt. der Betriebe mit 2904 = 13,4 pCt. der Beschäftigten abwechselnd ein Teil des Personals, in 521 = 22,6 pCt. der Betriebe mit 4051 = 18,7 pCt. der Beschäftigten hatte das gesamte Personal des Sonntags frei, und für 264 = 11,5 pCt. der Betriebe mit 3128 = 14,4 pCt. der Beschäftigten sind Angaben bezüglich der Sonntagsarbeit nicht gemacht worden. Bei den Jugendlichen mußte in 375 = 58,9 pCt. der Betriebe mit 1244 = 59,6 pCt. der Beschäftigten das gesamte Personal des Sonntags arbeiten, in 4 = 0,6 pCt. der Betriebe mit 50 = 2,4 pCt. der Beschäftigten wurde nur ein Teil des Personals zur Sonntagsarbeit herangezogen, in 181 = 24,4 pCt. der Betriebe mit 547 = 26,2 pCt. der Beschäftigten hatte das gesamte Personal des Sonntags frei und für 77 = 12,1 pCt. der Betriebe mit 246 = 11,8 pCt. der Beschäftigten sind Angaben nicht gemacht worden

Die Sonntagsarbeit betrug:

1 bis 3 Stunden für	4797 = 35,3	pCt.	der	Beschäftigten
mehr als 3 bis 5 Stunden für .	3133 = 23,0	„	„	„
„ „ 5 Stunden für . . .	2947 = 21,7	„	„	„
unbestimmte Zeit für	388 = 2,8	„	„	„
Angaben fehlten für	2339 = 17,2	„	„	„

Zur Sonntagsarbeit wurden herangezogen:

an 1 bis zu 13	Sonntagen im Jahre	3272	= 24,0	pCt.	der Beschäft.
„ mehr als 13 bis 26	„ „ „	1629	= 12,0	„	„ „
„ „ „ 26 „ 39	„ „ „	458	= 3,4	„	„ „
„ „ „ 26 „ 52	„ „ „	2201	= 16,2	„	„ „
„ allen Sonn- und Festtagen . . .		2763	= 20,3	„	„ „
Mit „Unbestimmt“ antworteten . . .		442	= 3,2	„	„ „
Angaben fehlten für		2839	= 20,9	„	„ „

Wie aus diesen Ergebnissen der Umfrage ersichtlich, wurde der weitaus größte Teil der Handelshilfsarbeiter zur Sonntagsarbeit herangezogen. Nur 28,6 pCt., also noch nicht ein Drittel, hatten völlige Sonntagsruhe. Von den zur Arbeit am Sonntag Angehaltenen mußten sogar 21,7 pCt. mehr als 5 Stunden — also über die gesetzlich zulässige Zeit hinaus — arbeiten. Die Zahl der an allen Sonn- und Festtagen zum Arbeiten Verurteilten wurde mit 20,3 pCt. festgestellt. Kurz, aus allen diesen Feststellungen geht hervor, daß es die Unternehmer im Handelsgewerbe immer noch nicht über sich gewinnen konnten, dem Grundsatz der christlichen — und jüdischen — Lehre, welchem sie wohl zumeist theoretisch alle huldigen: „Sechs Tage sollst du arbeiten und am siebenten ruhen“, praktische Geltung für ihre Angestellten und Arbeiter zu verschaffen. Es wird eben auch hier Aufgabe der Berufsorganisation sein müssen, solange den Kampf zu führen, bis ein gesetzliches Verbot jeglicher Sonntagsarbeit im Handelsgewerbe durchgesetzt ist.

Zu erwähnen wären dann weiter unsere Feststellungen bezüglich der Kündigungsfristen. Danach hatten:

keine Kündigung	5860	Personen	= 24,6	pCt.	der Befragten
eintägige „	1423	„	= 6,0	„	„ „
dreitägige „	693	„	= 2,9	„	„ „
wöchentliche „	2607	„	= 11,0	„	„ „
14 tägige „	9562	„	= 40,2	„	„ „
halbmonatliche „	131	„	= 0,6	„	„ „
mehr als halbmonatl. „	677	„	= 2,8	„	„ „
verschiedene Fristen je nach Dauer der Beschäftigung .	1208	„	= 5,1	„	„ „
Keine Angabe machten . .	1616	„	= 6,8	„	„ „

Auf diesem Gebiet herrschte, wie Figura zeigt, eine ziemliche Buntscheckigkeit. Nur zwei Gruppen heben sich wesentlich von den übrigen ab und zwar die der Personen mit 14 tägiger Kündigungsfrist, welche 40,2 pCt., und die mit Kündigungsausschluß, welche 24,6 pCt. aller Befragten umfaßten. Der Prozentsatz der letzteren ist nach unseren allgemeinen Feststellungen im, wenn auch langsamen Steigen begriffen. Damit nähern wir uns immer mehr dem Stand der Dinge, mit welchem die Arbeiter der Industrie sich seit langem abgefunden haben: der Beschäftigung unter Ausschluß jeglicher Kündigungsfrist.

Durch unsere Erhebungen wurde ferner festgestellt, daß sich insgesamt 505 Personen = 2,1 pCt. der Beschäftigten in Kost und Wohnung, bezw. nur Kost oder nur Wohnung beim Unternehmer befanden. Davon hatten Kost und Wohnung 197, nur Kost 44 und nur Wohnung 264 Personen.

Auch über die Beschaffenheit der Pack- und Arbeits- sowie Aufenthalts- und Wohnräume wurden Erhebungen veranstaltet. Dabei ist festgestellt worden, daß sich die Pack- und Arbeits-

räume in 365 Betrieben auf dem Hofe, in 635 Betrieben im Keller, in 149 Betrieben in Remisen befanden und daß in 10 Betrieben das Ein- und Auspacken der Waren auf dem Hausflur erfolgte. In 508 Betrieben mußte dauernd bei künstlicher Beleuchtung gearbeitet werden. Von 306 Betrieben wurden die Pack- und Arbeitsräume als feucht und ungesund bezeichnet, weil sich Schimmel an den Wänden bildete u. s. w. Das Packen von Glas, Porzellan, Emaille 2c. mußte, wie berichtet, fast durchgängig auf Höfen, in Hausfluren, Remisen usw. vorgenommen werden. Ferner ist in 384 Betrieben sehr über starke Staubentwicklung u. a. beim Farbenmischen und -mahlen sowie über gesundheitsschädliche Ausdünstungen beim Hantieren mit Flüssigkeiten, Giften und Gasen jeglicher Art geklagt und das Fehlen brauchbarer Schutzvorrichtungen, Ventilationen 2c. ausdrücklich konstatiert worden. Ueberhaupt haben die Umfragen ergeben, daß es mit der Beschaffenheit der Arbeitsräume in den Handelsbetrieben in hygienischer Beziehung tieftraurig bestellt ist. Darüber, sowie über die Beschaffenheit resp. das Vorhandensein von Aufenthalts-, Speise-, Waschräumen 2c. sind ausführliche Erörterungen auf dem Ostern 1906 in Berlin abgehaltenen Handelsarbeiterkongreß gepflogen worden, so daß sich eine eingehende Behandlung an dieser Stelle durch den Hinweis auf das Kongreßprotokoll erübrigt. Desgleichen können wir es uns ersparen, auf die Ergebnisse der Umfrage in bezug auf den Achtuhr-Laden- und den Sechsuhr-Postschluß des näheren einzugehen, weil auch diese Gegenstand eingehender Verhandlungen auf dem Kongreß gewesen sind und das Protokoll dieselben ausführlich wiedergibt.

Eine Frage jedoch halten wir uns für verpflichtet, auch an dieser Stelle kurz zu streifen und zwar die der Unfallversicherung der Handelshilfsarbeiter. Von allen Berufen ist der der Handelshilfsarbeiter diesbezüglich am stiefmütterlichsten behandelt worden.

Das am 1. Oktober 1885 in Kraft getretene Unfallversicherungsgesetz kannte eine Versicherungspflicht der Handelsangestellten nicht. Als man 1885 heranging, die Opfer der wirtschaftlichen Verhältnisse durch karge Renten zu entschädigen, hielt man es nicht für notwendig, auch an unsere Kollegen zu denken. Erst die am 1. Januar 1902 in Kraft getretene Novelle zum Unfallversicherungsgesetz enthielt für gewisse Betriebe des Handelsgewerbes die Versicherungspflicht. Aber leider muß konstatiert werden, daß ein sehr erheblicher Teil der Handelsgeschäfte bis dato noch nicht in die Versicherung einbezogen worden ist. Der Grundsatz des, nach Inkrafttreten der Novelle geltenden Rechts ist in ihrem § 1 Absatz 1 ausgesprochen. Er lautet:

> „Alle Arbeiter und Betriebsbeamte, letztere sofern ihr Jahresverdienst an Lohn oder Gehalt 3000 Mk. nicht übersteigt, werden gegen die Folgen der bei dem Betriebe sich ereignenden Unfälle nach Maßgabe dieses Gesetzes versichert, wenn sie beschäftigt sind: in gewerbsmäßigen Speditions-, Speicher-, Lagerei- und Kellereibetrieben, in Lagerungs-, Holzfällungs- oder der Beförderung von Personen oder Gütern dienenden Betrieben, wenn sie mit einem Handelsgewerbe, dessen Inhaber im Handelsregister eingetragen steht, verbunden sind."

Also nur, wenn das Handelsunternehmen ins Handelsregister eingetragen und mit dem Verkaufslager ein besonderer Lagerbetrieb verbunden ist, sind die Angestellten im Handelsgewerbe, deren Gehalt 3000 Mk. nicht übersteigt, gegen die Unfallgefahr versichert. Daß eine derartige von bestimmten, auf die Art des Betriebes und die Unfallgefahr keinerlei günstigen Einfluß ausübenden Merkmalen ab-

hängende Unterscheidung, zu ganz unglücklichen Zuständen führen mußte, bedarf näherer Erörterung nicht. Das Unhaltbare des geschaffenen Zustandes sahen selbst eine Reihe von Handelskammern ein und sprachen sich folgedessen für Einbeziehung aller Handelsbetriebe in die Versicherungspflicht aus. Auch das Reichsversicherungsamt hat sich schließlich, trotz anfänglichen Sträubens dazu verstehen müssen, von dem starren Festhalten am Buchstaben des Gesetzes abzuweichen und auf eine wiederholte Eingabe der Lagerei-Berufsgenossenschaft hin zu entscheiden, daß auch die Geschäfte versicherungspflichtig seien, die ohne einen besonderen Lagerraum doch dauernd Angestellte mit Lagerungsarbeiten beschäftigen. Zu diesen sind nach der ergangenen Entscheidung zu rechnen: Das Aus- und Einpacken von Kisten und Ballen, das Auf- und Abladen von Waren, das Verbringen derselben in und aus den Räumen, die Inventarisierungsarbeiten, das Sortieren, Auszeichnen und die sonstige Behandlung der Waren, welche Arbeiten lediglich zu dem Zweck erfolgen, dieselben in verkaufsfähigen Zustand zu versetzen, oder sie darin zu erhalten, sowie das Aufräumen und Reinigen der Läger und die Beaufsichtigung aller dieser Arbeiten.

Wenn auch durch diese Entscheidung der Kreis der versicherungspflichtigen Handelsbetriebe wesentlich erweitert worden ist, so steht doch immerhin noch ein großer Teil derselben außerhalb dieses Kreises, wie wir gleich beweisen werden.

Nach der vom Verband veranstalteten Umfrage unterlagen von 2322 Betrieben nur 1720 = 74,1 pCt. mit 19 783 = 83,0 pCt. der Beschäftigten der Unfallversicherungspflicht, wobei nicht unerwähnt bleiben darf, daß in einer Reihe von Betrieben nur ein Teil des Personals, und zwar der bei Bedienung maschineller Einrichtungen, Fahrstühle 2c. tätige, der Versicherungspflicht unterstellt war. Aus alledem geht hervor, daß weite Kreise der Handelshilfsarbeiter in bezug auf Unfallfolgen noch nicht den genügenden Schutz genießen, was ja auch für den Kongreß Veranlassung bot, den an anderer Stelle erwähnten Beschluß auf Einbeziehung aller Handelsbetriebe in die Versicherungspflicht zu fassen, dessen Durchsetzung selbstverständlich seitens der Berufsorganisation mit derselben Ausdauer und Zähigkeit erkämpft werden wird, mit welcher sie sich der Interessenvertretung der Berufsangehörigen stets gewidmet hat.

Wie bereits in der Einleitung zu diesem Abschnitt bemerkt, hat der Verband seit seinem Bestehen genaue Ermittlungen über Alter, Art der Beschäftigung, Branchenzugehörigkeit, Arbeitszeit, Pausen, Sonntagsarbeit, Löhne 2c. der neu eintretenden Mitglieder, angestellt und dieselben zu einer Eintrittsstatistik verarbeitet. Die Art der Beschäftigung und Branchenzugehörigkeit ist bereits in anderem Zusammenhange behandelt worden, so daß es sich erübrigt, hier nochmals darauf einzugehen. Wir können uns also folgedessen auf die Behandlung der übrigen Fragen beschränken.

Was zunächst das Alter der eingetretenen Mitglieder anbetrifft, so sind diesbezügliche Feststellungen in den ersten 8 Jahren der Verbandstätigkeit nicht gemacht worden. Erst für die Jahre 1905/06 liegen entsprechende Angaben vor. Nach diesen befanden sich im Alter von unter 18 Jahren 2897 = 3,3 pCt. der männlichen und 244 = 8,0 pCt. der weiblichen Neueingetretenen. Ueber 18 Jahr alt waren beim Eintritt in die Organisation 75 652 = 87,1 pCt. der männlichen bezw. 2741 = 90,3 pCt. der weiblichen Berufsangehörigen. Von 8293 = 9,6 pCt. männlichen und 51 = 1,7 pCt. weiblichen Neueingetretenen wurden diesbezügliche Angaben nicht gemacht.

Die Dauer der täglichen Arbeitszeit einschließlich der Pausen betrug für männliche Mitglieder:

in der Geschäftsperiode	bis 8 Stunden		von 8½ 10 Stdn.		von 10½ 12 Stdn.		von 12½—14 Stdn.	
	Zahl der Eingetretenen	in Prozent	Zahl der Eingetretenen	in Prozent	Zahl der Eingetretenen	in Prozent	Zahl der Eingetretenen	in Prozent
1897/98	20	0,2	616	7,3	1456	17,3	2049	24,4
1899 00	55	0,2	1984	7,0	10559	37,2	8535	30,1
1901 02	131	0,6	3232	14,1	9131	39,8	4651	20,2
1903 04	548	1,1	3882	8,0	16119	33,1	10269	21,1
1905 06	477	0,6	5150	5,9	26266	30,1	17748	20,4
	1231	0,6	14864	7,6	63531	32,5	43252	22,2

von 14½ 16 Stdn.		mehr als 16 Stdn.		unbestimmte Zeit		Keine Angaben machten		Die Durchschnittsarbeitszeit betrug Stunden
Zahl der Eingetretenen	in Prozent	Zahl der Eingetretenen	in Prozent	Zahl der Eingetretenen	in Prozent	Zahl der Eingetretenen	in Prozent	
1808	21,5	350	4,2	703	8,4	1407	16,7	13,4
4264	15,0	783	2,8	534	1,9	1650	5,8	12,7
20 4	8,8	318	1,4	991	4,3	2492	10,8	12,2
5970	12,3	1852	3,8	2025	4,2	8002	16,4	12,5
10564	12,2	2401	2,8	6577	7,6	17659	20,3	12,7
24620	12,6	5704	2,9	10830	5,6	31210	16,0	—

Für weibliche Mitglieder sind besondere Zusammenstellungen bezüglich der Arbeitszeit in den Geschäftsperioden 1901/02 und 1903/04 nicht gemacht worden, weil deren Zahl eine zu geringe war. Erst mit dem Steigen der Aufnahmeziffer weiblicher Mitglieder in der Geschäftsperiode 1905/06 machte sich eine Trennung der fraglichen Angaben notwendig. Danach betrug die Dauer der täglichen Arbeitszeit für weibliche Mitglieder:

in der Geschäftsperiode	bis 8 Stunden		von 8½ 10 Stdn.		von 10½—12 Stdn.		von 12½ 14 Stdn.	
	Zahl der Eingetretenen	in Prozent	Zahl der Eingetretenen	in Prozent	Zahl der Eingetretenen	in Prozent	Zahl der Eingetretenen	in Prozent
1905/06	412	13,6	207	6,8	1039	34,2	100	3,3

von 14½ 16 Stdn.		mehr als 16 Stdn.		unbestimmte Zeit		Keine Angaben machten		Die Durchschnittsarbeitszeit betrug Stunden
Zahl der Eingetretenen	in Prozent	Zahl der Eingetretenen	in Prozent	Zahl der Eingetretenen	in Prozent	Zahl der Eingetretenen	in Prozent	
34	1,1	1	—	144	4,8	1099	36,2	11,4

Nach diesen Ermittlungen hatten von den dem Verbande beigetretenen Mitgliedern eine Arbeitszeit bis zu 12 Stunden: 24,8 pCt. in der ersten, 44,4 pCt. in der zweiten, 54,5 pCt. in der dritten, 42,2 pCt. in der vierten und 36,7 pCt. in der fünften Geschäftsperiode. Demnach weist die dritte Geschäftsperiode die weitaus günstigsten Verhältnisse auf, wohingegen die fünfte Geschäftsperiode, also die Jahre 1905/06 mit 36,7 pCt. nur noch durch die Ergebnisse der Jahre 1897/98 unterboten werden. Auf eine ähnliche Erscheinung stoßen wir, wenn wir die ermittelte Durchschnittsarbeitsdauer aller Eintritte der verschiedenen Geschäftsperioden einander gegenüberstellen. Dieselbe betrug: 13,4, 12,7, 12,2, 12,5 und 12,7 in den fünf Geschäftsperioden. Also auch hier erscheint der Durchschnitt der Jahre 1901/02 mit 12,2 Stunden als der weitaus günstigste, wohingegen von da an eine Steigerung auf 12,5 Stunden in der vierten und 12,7 Stunden in der fünften Geschäftsperiode zu konstatieren ist.

Diese Feststellungen widersprechen scheinbar den stets aufgestellten Behauptungen, daß die Arbeiterorganisationen im allgemeinen einen bessernden Einfluß auf die Arbeitsverhältnisse ausüben, indem sie nicht nur zur Erhöhung der Löhne, sondern auch zur Verkürzung der Arbeitszeit wesentlich beitragen. Da nun unser Verband gerade in den letzten vier Jahren eine recht große Zahl erfolgreicher Lohnbewegungen geführt hat, bei denen es nicht nur gelang, Tausenden von Berufskollegen eine Erhöhung des Lohnes, sondern auch eine Verkürzung der täglichen Arbeitszeit zu verschaffen, müssen wir nach einer Erklärung für diesen durch vorstehende Zahlen festgestellten Widerspruch suchen.

Wie bekannt, fielen die Jahre 1901 und 1902 in die Zeit der letzten wirtschaftlichen Krise. Dieselbe übte unzweifelhaft eine erhebliche Wirkung auf die Arbeitsverhältnisse insofern aus, als sie die Arbeitsgelegenheit stark verminderte, worauf ja auch der Rückgang der Eintrittsziffer an sich zurückzuführen ist. Aber nicht nur das. Die weitere Folge war eine, wenn auch widerwillig von den Unternehmern vorgenommene Herabsetzung der Arbeitszeit ihres trotz der Krise benötigten Personals, resp. was in der Wirkung gleichbedeutend, eine Beschränkung der Ueberzeitarbeit, die ja in unserem Beruf zumeist noch ohne Entschädigung geleistet werden mußte. Diese Verkürzung der Arbeitszeit kam nun in den Angaben derjenigen Mitglieder, welche während dieser Zeit dem Verbande neu beitraten, zum Ausdruck und erklärt sich hieraus unseres Erachtens das Fallen der ermittelten Durchschnittsarbeitszeit zur Genüge.

Wesentlich anders liegen aber die Dinge bezüglich der in die Prosperitätsperiode fallenden beiden Geschäftsperioden 1903/04 und 1905/06. In diesen stieg die ermittelte Durchschnittsziffer auf 12,5 resp. 12,7 Stunden pro Tag. Wir gehen hier wohl nicht fehl, wenn wir neben dem, durch Wiederkehr normaler Verhältnisse bedingten Einfluß auf die Erhöhung der täglichen Arbeitszeit, die Ausbreitung der Organisation an sich zur Erklärung heranziehen. Unzweifelhaft führt uns die Ausbreitung des Verbandes immer mehr Berufsangehörige zu, die unter den miserabelsten Arbeitsverhältnissen zu leiden haben, die entweder in sogenannten Knochenmühlen der Großstädte beschäftigt sind, oder in Orten arbeiten, in welche die Organisation bis dato noch nicht Eingang gefunden hat. Die Angaben dieser Kollegen in bezug auf Arbeitszeit beeinflussen selbstverständlich das Gesamtergebnis wesentlich ungünstig und bedingen ein derartiges Steigen der Durchschnittsziffer, wie es sich in den beiden letzten Geschäftsperioden gezeigt hat. Wir werden außerdem in einem der nächsten Abschnitte bei Behandlung der Frage der Arbeitsvermittlung in der Lage sein, einen weiteren Beweis für unsere diesbezügliche Ansicht führen zu können.

Eine übersichtliche Darstellung bezüglich Zahl, Art und Dauer der Arbeitspausen der neu eingetretenen Mitglieder aller Geschäftsperioden zu geben, sind wir nicht in der Lage, weil die Befragung der Mitglieder in den ersten Jahren der Verbandstätigkeit sich nicht auf diese Materie erstreckte. Ueber die Zahl der täglichen Pausen wurden nur in den Jahren 1905/06 Ermittlungen angestellt.

Danach hatten von den in diesen beiden Jahren insgesamt eingetretenen 86 842 männlichen und 3036 weiblichen Mitgliedern:

Zahl der Pausen	männliche Personen		weibliche Personen	
	Zahl	in pCt.	Zahl	in pCt.
1 Pause	7999	9,2	237	7,8
2 Pausen	12843	14,8	303	10,0
3 Pausen	32923	37,9	752	24,8
unbestimmte Zahl	3614	4,2	1	—
keine Pause	641	0,7	60	2,0
Keine Angabe machten . . .	28822	33,2	1683	55,4

Nach diesen Feststellungen machten 66,8 pCt. der männlichen und 44,6 pCt. der weiblichen Mitglieder Angaben über die Zahl der täglichen Pausen, während 33,2 pCt. der männlichen bezw. 55,4 pCt. der weiblichen Mitglieder dies unterließen. Die Vergleichsmöglichkeit mit den durch die amtlichen Erhebungen festgestellten Pausenangaben ist folgedessen leider nicht gegeben, so daß wir uns auch hier mit der einfachen Wiedergabe der Ziffern begnügen müssen.

Bezüglich Art und Dauer der Pausen stehen uns bei den männlichen Mitgliedern die Angaben von drei Jahren zur Verfügung. Dieselben ergeben folgendes Bild:

Dauer der Frühstückspause:

Dauer der Pause	für männliche Mitglieder				für weibl. Mitglieder	
	Jahr 1904		Geschäftsperiode 1905 06		Geschäftsperiode 1905/06	
	Zahl	in %	Zahl	in %	Zahl	in %
bis ¼ Stunde	—	—	9450	10,9	389	12,8
mehr als ¼ bis ¼ Std. .	12941	49,5	36411	41,9	821	27,0
unbestimmte Zeit . . .	—	—	4297	5,0	3	0,1
Keine Pause hatten . .	1213	4,6	2971	3,4	85	2,8
Keine Angabe machten .	11989	45,9	33713	38,8	1738	57,3

Dauer der Mittagspause:

Dauer der Pause	für männliche Mitglieder				für weibl. Mitglieder	
	Jahr 1904		Geschäftsperiode 1905/06		Geschäftsperiode 1905 06	
	Zahl	in %	Zahl	in %	Zahl	in %
bis 1 Stunde	16162	61,8	29288	33,7	726	33,9
mehr als 1–2 Stunden			23337	26,9	506	16,7
unbestimmte Zeit . . .	—	—	4311	5,0	59	1,9
Keine Pause hatten . .	588	2,2	1380	1,6	79	2,6
Keine Angabe machten .	9398	36,0	28526	32,8	1666	54,9

Dauer der Vesperpause:

Dauer der Pause	für männliche Mitglieder				für weibl. Mitglieder	
	Jahr 1904		Geschäftsperiode 1905/06		Geschäftsperiode 1905/06	
	Zahl	in %	Zahl	in %	Zahl	in %
bis ¼ Stunde		—	8799	10,1	362	11,9
mehr als ¼ bis ½ Std..	9690	37,0	24653	28,4	439	14,5
unbestimmte Zeit . . .	—	—	4196	4,8	2	0,1
Keine Pause hatten . .	1254	4,7	4492	5,2	114	3,7
Keine Angabe machten .	15199	58,2	44702	51,5	2119	69,8

Auch hier müssen wir davon absehen, irgendwelche Vergleiche mit den amtlichen Ziffern, sowie den, für die verschiedenen Perioden ermittelten anzustellen, weil die Zahl derjenigen Mitglieder, welche keine Angaben machten, zu erheblich ist. Hoffentlich bringen uns die nächsten Jahre diesbezüglich eine Besserung, damit wir in Zukunft die Möglichkeit erlangen, unsere Behauptungen auch nach dieser Richtung mit vollwertigem Beweismaterial belegen zu können.

Nun zur Sonntagsarbeit. Auch über diese haben wir erst in den letzten drei Jahren genaue Erhebungen angestellt, deren Ergebnis aus folgenden Zusammenstellungen ersichtlich ist.

Die Sonntagsarbeit betrug:

Jahr resp. Geschäftsperiode	für	bis 3 Std.		von 3—5 Std.		von 5—8 Std.	
		Zahl der Personen	in pCt.	Zahl der Personen	in pCt.	Zahl der Personen	in pCt.
1904	männl. u. weibl.	—	—	6356	24,3	1406	5,4
1905/06	männl.	10909	12,6	6829	7,9	3556	4,1
	weibl.	243	8,0	106	3,5	24	0,8

Den ganzen Tag mußten arbeiten		unbestimmte Zeit		Keine Angabe machten		Vollständig frei hatten	
Zahl der Personen	in pCt.	Zahl der Personen	in pCt.	Zahl der Personen	in pCt.	Zahl der Personen	in pCt.
1783	6,8	—	—	13969	53,4	2629	10,1
4200	4,8	7252	8,4	40696	46,8	13400	15,4
54	1,8	98	3,2	2035	67,0	476	15,7

Nach diesen Feststellungen mußten insgesamt des Sonntags arbeiten 36,5 pCt. der Mitglieder im Jahre 1904 und 37,8 pCt. der männlichen bezw. 17,3 pCt. der weiblichen Mitglieder in den Jahren 1905/06. Die Dauer der Sonntagsarbeit betrug für 24,3 pCt. im Jahre 1904 und für 20,5 pCt. der männlichen, bezw. 11,5 pCt. der weiblichen Mitglieder in den Jahren 1905/06 bis zu fünf Stunden. Darüber hinaus wurden teils den ganzen Sonntag beschäftigt 12,2 pCt. im Jahre 1904 und 8,9 pCt. männliche bezw. 2,6 pCt. weibliche Mitglieder in der Geschäftsperiode 1905/06. Vollständig freien Sonntag hatten 1904 nur 10,1 pCt. und 1905/06 15,4 pCt. der männlichen bezw. 15,7 pCt. der weiblichen Mitglieder.

Diese Zahlen beweisen die bereits aufgestellte Behauptung, daß die Sonntagsarbeit in unserem Beruf noch in recht erheblichem Maße vorhanden ist, zur Genüge. Wir können deshalb nur wiederholen: Je energischer die Kollegen am Ausbau der Berufsorganisation mitarbeiten, desto eher werden sie ihr Ziel auch in Punkto Sonntagsruhe erreichen.

Ueber die Löhne der dem Verbande beigetretenen Mitglieder wurden ebenfalls entsprechende Erhebungen veranstaltet. Danach erhielten die männlichen Mitglieder:

in der Geschäftsperiode	bis 15 Mk.		von 15,50 bis 18 Mk.		von 18,50 bis 21 Mk.		von 21,50 bis 24 Mk.		von 24,50 bis 27 Mk.	
	Zahl	pCt.	Zahl	pCt.	Zahl	pCt.	Zahl	pCt.	Zahl	pCt.
1897/98	1081	12,9	2754	32,7	1897	22,6	742	8,8	167	2,0
1899/00	3069	10,8	6178	21,6	10068	35,5	5115	18,1	1757	6,2
1901/02	3361	11,6	4871	21,2	5601	24,4	4465	19,4	1627	7,1
1903/04	6132	12,6	9676	19,9	11410	23,5	8232	16,9	3740	7,7
1905/06	7484	8,6	13721	15,8	18121	20,9	15189	17,5	7194	8,3
	21127	10,8	37150	19,0	47097	24,1	33743	17,3	14485	7,4

von 27,50 bis 30 Mk.		von 30,50 bis 36 Mk.		mehr als 36 Mk.		Mit „Unbestimmt" antworteten		Keine Angabe machten		Der Durchschnittslohn betrug	
Zahl	pCt.	Zahl	pCt.	Zahl	pCt.	Zahl	pCt.	Zahl	pCt.	Mk.	Pf.
50	0,6	27	0,3	—	—	365	4,3	1326	15,8	17	12
292	1,0	63	0,2	8	—	398	1,4	1466	5,2	19	64
522	2,3	104	0,5	—	—	330	1,4	2079	9,1	18	46
982	2,0	328	0,6	7	—	631	1,3	7529	15,5	19	24
2906	3,3	731	0,8	156	0,2	4227	4,9	17113	19,7	20	75
4752	2,4	1253	0,7	171	0,1	5951	3,1	29513	15,1	—	—

Auch über die Löhne der weiblichen Mitglieder liegen Zusammenstellungen nur für die fünfte Geschäftsperiode vor. Der Vollständigkeit halber geben wir diese nachstehend wieder. Es erhielten:

in der Geschäftsperiode	bis 12 Mk.		von 12,50—15 Mk.		von 15,50—18 Mk.		von 18,50—21 Mk.	
	Zahl der Eingetretenen	%	Zahl der Eingetretenen	%	Zahl der Eingetretenen	%	Zahl der Eingetretenen	%
1905/06	1407	46,3	188	6,2	40	1,3	13	0,5

von 21,50 24 Mk.		mehr als 24 Mk.		Mit „Unbestimmt" antworteten		Keine Angabe machten		Der Durchschnittslohn betrug	
Zahl der Eingetretenen	%	Zahl der Eingetretenen	%	Zahl der Eingetretenen	%	Zahl der Eingetretenen	%	Mk.	Pf.
5	0,2	1	—	346	11,4	1036	34,1	10	94

Die Zusammenstellung für männliche Mitglieder läßt ein, wenn auch langsames Anziehen der Löhne erkennen. So betrug beispielsweise die Zahl derjenigen Mitglieder, welche bis zu 15 Mk. Lohn pro Woche erhielten, in der ersten Geschäftsperiode 12,9 pCt. und in der fünften nur mehr 8,6 pCt. In der Gruppe von 15 bis 18 Mk. war das Verhältnis 32,7 pCt. in der ersten und 15,8 pCt. in der fünften Geschäftsperiode. Dahingegen stieg die Zahl derjenigen Mitglieder, welche einen Lohn von mehr als 21 bis 24 Mk. bezogen von 8,8 auf 17,5 pCt. Die Gruppe von 24 bis 27 Mk. wies eine Steigerung von 2,0 auf 8,3 pCt. und diejenige mit einem Lohn von 27 bis 30 Mk. eine solche von 0,6 auf 3,3 pCt. auf. Mit einem Lohn von mehr als 36 Mk. waren in der ersten Geschäftsperiode keine Mitglieder, dagegen in der fünften deren 156 = 0,2 pCt. vorhanden. Desgleichen stieg der ermittelte Durchschnittslohn von 17,12 Mk. in den Jahren 1897/98 auf 20,75 Mark in der fünften Geschäftsperiode.

Allerdings zeigt sich auch hier, wie schon bei Behandlung der Ergebnisse bezüglich der Arbeitszeit nachgewiesen, unverkennbar der Einfluß der wirtschaftlichen Krise in der Höhe des ermittelten Durchschnittslohnes der einzelnen Geschäftsperioden. Während dieser von 17,12 Mk. in der ersten Geschäftsperiode auf 19,64 Mk. in der zweiten stieg, fiel er in den Jahren 1901/02 auf 18,46 Mk. Die vierte Geschäftsperiode brachte eine Erhöhung, ohne doch den Stand von 1901/02 ganz zu erreichen, was erst in den Jahren 1905/06 mit einem Durchschnittslohn von 20,75 Mk. möglich war.

Handelte es sich bei vorstehender Zusammenstellung um Löhne der neu eingetretenen Mitglieder, so wird der Einfluß der Organisationstätigkeit sofort erkennbar, wenn wir diesen, die durch eine besondere Umfrage im Jahre 1904 ermittelten Löhne der Verbandsmitglieder gegenüberstellen. Danach betrug der Lohn für 21,0 pCt. der Mitglieder 15 bis 18 Mk. gegen 15,8 pCt. bei den Neueingetretenen. In der Gruppe 18 bis 21 Mk. waren es 26,3 gegen 20,9 pCt., in Gruppe 21 bis 24 Mk. 21,7 gegen 17,5 pCt., in Gruppe 24 bis 27 Mk. 11,7 gegen 8,3 pCt. und in Gruppe 27 bis 30 Mk. 4,3 gegen 3,3 pCt., welche mit den entsprechenden Löhnen in Frage kamen.

Damit wären wir am Schluß der Schilderung unserer, auf Feststellung der Arbeits- und Lohnverhältnisse gerichteten Tätigkeit angelangt. Kaleidoskopartig haben wir die verschiedenen Ergebnisse der amtlichen sowie privaten Enqueten an uns vorüberziehen lassen. Und wahrlich, es ist kein erfreuliches Bild, welches sich dem Leser hier von der Arbeit und dem Leben der Berufskollegen darbietet. Es läßt vielmehr mit aller Deutlichkeit erkennen, wie groß das berufliche Elend und als ganz natürliche Folge Not und Entbehrung in den davon betroffenen Familien noch ist. In Rücksicht auf das von der Regierung in der Sozialreform beliebte Schneckentempo ist auch nicht zu hoffen, daß dieselbe trotz Feststellung überaus schwerer Mißstände im Arbeitsverhältnis der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter, sobald schon aus den „Erwägungen" herauskommen und ernstlich an die Beseitigung dieser Mißstände durch Erlaß entsprechender Gesetze gehen wird. Die Berufskollegen werden gut tun, sich auch in Zukunft auf sich selbst zu verlassen und durch unentwegtes Werben für die Organisation diejenige Waffe fester und schärfer zu schmieden, deren Anwendung im Kampf um ihr Recht, allein sie zum Siege führen kann.

Berufliche Ausbildung.

Man ist heute in allen Bevölkerungsschichten darüber einig, daß diejenige Nation auf der niedrigsten Kulturstufe steht, die die meisten Analphabeten besitzt. Von dieser Erkenntnis ausgehend und des weiteren die Tatsache berücksichtigend, daß die mehr oder minder große Intelligenz der Volksmassen ausschlaggebend ist, für die Eroberung des Weltmarktes seitens einer Nation, haben die meisten zivilisierten Staatengebilde die Zwangsvolksschule eingeführt. Die primitive, in ihren höchsten Formen nur handwerksmäßige Produktionsweise des Mittelalters, sein minimaler Handelsverkehr, bedurfte nicht oder nur wenig einer schulmäßigen Ausbildung seiner Arbeiterschaft. Wie es damals um die Schulbildung selbst der Großkaufleute stand, sagt uns die Geschichte der Mathematik, aus der wir erfahren, daß das Rechnen mit arabischen Ziffern erst um das Jahr 1500 in Deutschland eingeführt wurde. Im 13. und 14. Jahrhundert war der Gebrauch von Ziffern zum Rechnen sogar verboten. Man rechnete damals mit den Fingern, Zehen, Gelenken, Stockkerben und kleinen Steinen. Das erste deutsche Rechenbuch, eine Baseler Handschrift, stammt aus dem Jahre 1445. War die Allgemeinbildung damals von niedrigster Wertschätzung, so sah es nicht besser um die handwerksmäßige Fachbildung aus, zumal die Handwerkskünste zu damaliger Zeit auch noch auf einer verhältnismäßig primitiven Stufe standen. Die Zünfte waren es erst, die sich des Lehrwesens annahmen und allmählich mehr und mehr eine bestimmte Lehrzeit für jeden Handwerksgesellen vorschrieben. Das ist aber nicht in allen Gewerben der Fall gewesen. So vor allen Dingen nicht im Fuhrwerkswesen, obwohl dieses recht viele Zunftgenossenschaften aufwies. Das lag in der Natur des Fuhrwerksbetriebes. Man bedurfte in diesem bei dem damaligen Zustand der Wege und Straßen als Wagenführer körperlich äußerst kräftige Leute, die sich unterwegs in jeder Situation allein zu helfen vermochten. Auch die oftmals notwendige Verteidigung des Transports gegen räuberische Uebergriffe bedang das Engagement im besten Mannesalter stehender Fuhrleute. Die Verwendung jugendlicher Arbeiter im damaligen Transportgewerbe war also durch die herrschenden Verhältnisse ausgeschlossen. Das dürfte der ausschlaggebende Grund gewesen sein, daß sich die Fuhrwerkszünfte mit der Ausbildung eines eigentlichen Lehrlingssystems nicht abgaben und nicht etwa der Mangel an Lernmaterial. An letzterem hat es auch im Mittelalter für das Fuhrwerkshandwerk nicht gefehlt. Gewiß, das Fahren auf den einsamen Landstraßen war damals weniger eine Kunst, als heute im Trubel des Großstadtverkehrs. Dafür hätten aber die verantwortungsvolle Pferdepflege und das praktisch geschickte Laden der schweren Lastwagen recht reichlichen Lehrstoff gegeben.

Da kam die Maschine und mit einem Schlage wurde es anders. Intelligenz hatte die Maschine erfunden, um dem Menschen die physisch schwerste Arbeit abzunehmen, und die Maschine war es wieder, die den Menschen veranlaßte, sich höhere Intelligenz anzueignen. Die Maschine war es im Grunde genommen, die die herrschende Klasse erst zwang, auf die höhere geistige Ausbildung der Arbeitermassen größeren Wert zu legen. Das, aller Schul- und Lernfeindschaft der biederen Regierungsmänner des vorigen Jahrhunderts zum Trotz. So ist die Zwangsvolksschule nur das Ergebnis einer höheren Produktionsweise, die zugleich die Mutter des besseren Fach- und Fortbildungsschulunterrichts ist.

Nur in einem Berufe hat die Maschine bisher nicht eine schulmäßige Fachausbildung der sie bedienenden Menschen zu schaffen vermocht und das ist im Transportgewerbe. Man sollte es nicht glauben und dennoch ist es Tatsache, selbst heute im 20. Jahrhundert gibt man den Führern von

Transportfahrzeugen, die durch ungeschickte und ungeübte Tätigkeit stündlich Menschenleben in Gefahr bringen können, keine genügende fachliche Ausbildung.

Staat und Kommunen dokumentieren dadurch, daß sie zur Errichtung und Unterhaltung von Fahrschulen noch nicht gekommen sind, ihre Impotenz im Erkennen einer Tagesnotwendigkeit. Seit der Einführung der elektrischen Straßenbahnen, seit dem Aufkommen des Automobilverkehrs, ist die Frage der öffentlichen, staatlichen oder kommunalen Fahrschulen eine brennende geworden. Der Staat hat wohl bisher jene Wagenführer, die sich einer fahrlässigen Gefährdung von Straßenbahnzügen, infolge ihrer ungenügenden beruflichen Ausbildung zu schulden kommen ließen, ins Gefängnis geschickt, aber für ihre fachliche Schulung hat er nicht einen Pfifferling getan. Und alle jene armen Arbeiter aus dem Transportgewerbe, die auf Grund ihrer Vernachlässigung seitens ihres Vaterlandes Kerkerluft zu atmen bekamen, werden diesem gewiß in ihrer Art dafür dankbar sein.

Unsere Organisation hatte schon lange erkannt, daß im Zeitalter des Verkehrs, Fachschulen für die Transport- und Verkehrsarbeiter von immer dringender werdender Notwendigkeit sind. Der Zentralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter hat daher keine Gelegenheit vorübergehen lassen, um Staat und Kommunen auf ihre diesbezüglichen Pflichten aufmerksam zu machen. Schon Ende der neunziger Jahre erscholl in vielen Versammlungen der Transportarbeiter der Ruf nach Schaffung von Fahr- und Fachschulen. In einzelnen Versammlungen wurden Eingaben an die Kommunalbehörden beschlossen, und die Arbeitgeberverbände aufgefordert, sich im Interesse des gesamten Fuhrgewerbes der Frage anzunehmen. Dieses Streben blieb nicht ohne Wirkung. Besonders war es die in Berlin erscheinende Unternehmer-Fachzeitung, „Der Fuhrhalter", welche sich ebenfalls der Agitation für Errichtung von Fahr- und Fachschulen in anerkennenswerter Weise anschloß. Unser Fachorgan, der „Courier", förderte die Bestrebungen auf fachliche Ausbildung der Kollegenschaft gleichfalls nach besten Kräften, indem es Material auf Material sammelte und damit das stets dringender werdende Bedürfnis klar und deutlich nachwies.

Der erste Versuch der Gründung einer beruflichen Fahr- und Fachschule wurde in Leipzig von privater Seite gemacht. Diese Schule ist auf folgender Grundlage errichtet:

„1. Der Rat der Stadt Leipzig hat einen Gerätehof und 500 Mk. Subventionen jährlich zur Verfügung gestellt.
2. 20 große Firmen stellen abwechselnd und unentgeltlich Pferde und Wagen für die Unterrichtszwecke, so daß bei jedem Unterricht ein schweres und ein leichtes Fuhrwerk zur Verfügung steht.
3. Der Unterricht wird an zwei Tagen wöchentlich von 3 bis 5 Uhr nachmittags erteilt.
4. An den Unterricht, der 12 Uebungstage, gleich 36 Stunden umfaßt, schließen sich zwei Vorträge des Bezirkstierarztes an, die jeder Teilnehmer hören muß.
5. Jedem Teilnehmer am Kursus wird ein Instruktionsbuch mit kurzgefaßten praktischen Winken unentgeltlich ausgehändigt.
6. Der Unterricht wird unentgeltlich erteilt. Nicht nur die Mitglieder der Vereinigung haben das Recht, Schüler zuzuweisen, sondern jeder sich Meldende wird angenommen.
7. Der Unterrichtsleiter ist ein praktisch wie theoretisch durchaus erfahrener Berufsgenosse, der die erforderliche Lehrgabe hat."

Diese Schule hat in der Praxis versagt; sie mußte versagen, weil ihr das Obligatorium fehlt, der Besuch vielmehr ein freiwilliger, in Belieben jedes einzelnen Kutscheraspiranten gestellter ist. Dazu kommt noch die weitaus ungenügende Ausstattung mit Lehrmitteln und der Mangel wirklich tüchtiger, theoretisch und praktisch geschulter Lehrkräfte. Sehr viel leidet diese Fahrschule auch darunter, daß sie fast ausschließlich unter dem Patrimonium der Fuhrherren steht. Immerhin hat aber dies Experiment gezeigt, wie es nicht gemacht werden darf, wenn man wirklich leistungsfähige Fachschulen für Fahrzeuglenker ins Leben rufen und erhalten will.

Die Erfahrungen mit der Leipziger Fahrschule waren noch ganz unausgereift, als der erste Deutsche Transportarbeiterkongreß, Ostern 1904, zur Frage Stellung nahm.

Auf diesem Kongreß hatte es der Referent zu der beregten Frage recht leicht, an der Hand der Verhältnisse die unbedingte Notwendigkeit der Errichtung von Fahr- und Fachschulen für das Transport- und Verkehrsgewerbe nachzuweisen. Steht doch in keinem Berufe Menschenleben und Gesundheit stetig in so hoher Gefahr, wie im Fuhrwerksbetriebe. Die Herbeiführung einer, mit dem Aufschwung des Verkehrs zugleich wachsenden Verkehrssicherheit muß eine Hauptaufgabe der für den Verkehr verantwortlichen Behörden sein. Diese hatten aber bisher nirgends und nimmer für die Ausbildung tüchtiger Kutscher Sorge getragen, sondern nur durch Strafandrohungen und Straßenüberwachung die ungeschulten Fahrzeuglenker zu erziehen versucht. Eine Methode, die ebensowenig für die Intelligenz ihrer Urheber zeugt, wie sie die Verkehrssicherheit zu heben vermag. Solange vielmehr die Behörde eine sechzehn- und mehrstündige tägliche Arbeitszeit für Kutscher gestattet, so lange macht sie sich zum Mitschuldigen an der Häufung der Verkehrsunsicherheit. Neben der moralischen und materiellen Hebung des Berufes, die am besten durch Verkürzung der Arbeitszeit und Gewährung angemessener Löhne erzielt werden, bildet die fachliche Ausbildung des Fahrzeuglenkers eine Hauptaufgabe des Staates zur Sicherung des Verkehrs. Wenn Staat und Kommunen sich verpflichtet fühlen, Fortbildungsschulen aller Art zu unterstützen, resp. wenn sie deren Schaffung und Erhaltung selber in die Hand nehmen, dann sind sie doch erst recht verpflichtet, auch für die Straßensicherheit durch denkbar beste fachliche Ausbildung des Kutscherpersonals zu sorgen. Heute schon gibt zwar die Verkehrspolizei für die Lenker öffentlicher Fahrzeuge Fahrscheine aus und anerkennt dadurch ihre moralische Verantwortung für die Sicherheit des Verkehrs auf der Straße. Diese Maßregel genügt aber keineswegs. Wer einen solchen Fahrschein erhalten will, muß unbestraft sein. Das Unbestraftsein hat aber noch niemals das ausschlaggebende Material zu einem guten Kutscher abgegeben. Uns sind persönlich sehr viele im Sinne der Polizei bestrafte Kutscher bekannt, die in ihrem Fache weit tüchtiger sind, als manche jener Leute, die einen polizeilichen Fahrschein besitzen. Also ist der heute übliche polizeiliche Fahrschein keineswegs die Garantie absoluter Tüchtigkeit. Bei Arbeitseinstellungen im Verkehrsgewerbe hat sich's oft genug gezeigt, daß die Behörde mit der Ausgabe der Fahrscheine an Arbeitswillige sehr, manchmal auch zu liberal war; die Verkehrssicherheit ist dadurch keineswegs gefördert worden. Was wir daher verlangen müssen, ist eine obligatorische, zuverlässige Fahrschulausbildung aller Kutscheraspiranten und die Ausstellung von Fahrscheinen nur von den Prüfungsinstanzen dieser öffentlichen Fahrschulen. Erst dann wird die bestmöglichste Garantie dafür gegeben sein, daß nur zuverlässige und geschulte Fahrzeuglenker beschäftigt werden.

Der Transportarbeiterkongreß hat daher verlangt:

„Die ständig fortschreitende Entwicklung des Verkehrs und die dadurch bedingte Zusammendrängung von Transportfahrzeugen der verschiedensten Art in den Verkehrsadern der Städte hat naturgemäß eine große Gefährdung der Verkehrssicherheit zur Folge.

Die hieraus sich ergebenden Gefahren machen sich nicht nur, wie die Unfallziffern zur Evidenz beweisen, in äußerst bedenklichem Maßstabe bei den Lenkern der Gefährte bemerkbar, sondern sie üben auch ihren unheilvollen Einfluß auf das die Straßen passierende Publikum aus.

Im Interesse der größtmöglichsten Verkehrssicherheit ist es daher unbedingt notwendig, daß Fahrzeuge aller Art nur von geschulten, des Fahrens kundigen Leuten geführt werden.

In Anbetracht dessen fordert der Kongreß:

1. Die Errichtung und Unterhaltung von Fahr- und Fachschulen aus allgemeinen Staats- und kommunalen Mitteln in Orten resp. Kommunalverbänden mit mehr als 20 000 Einwohnern zur Heranbildung eines geschulten, zuverlässigen Fahrpersonals.

2. Stellung der Fahrschulen unter eine fachmännisch paritätische Kontrollkommission, welche sich aus Vertretern der Kommune sowie Arbeitgebern und Arbeitnehmern des Berufes zu gleichen Teilen zusammensetzt.

Das Lehrpersonal ist aus den Reihen der praktisch tätigen Angehörigen des Berufes (Arbeitgeber und Arbeitnehmer) zu entnehmen.

3. Nur in Fahrschulen ausgebildete und von der Prüfungskommission dieser, mit einem Ausweis über ihre Befähigung zum Fahrdienst versehene Personen, dürfen zur Leitung von Fahrzeugen zugelassen werden. Diejenigen Personen, welche bei Inkrafttreten der Fahr- und Fachschulen bereits ein Jahr praktisch im Berufe tätig waren, sind von der Prüfung durch die Fahrschule entbunden. Die verkehrspolizeilichen Organe haben darüber zu wachen, daß alle Lenker von Fahrzeugen sich im Besitze des vorbezeichneten Ausweises befinden."

Die Frage der Fahrschulen ist in der Weltstadt Berlin natürlich am brennendsten. Hier, wo sich auf verhältnismäßig kleinem Raum, ja in wenigen Straßen ein Riesenverkehr zusammenballt, empfindet jeder Straßenpassant die dringende Notwendigkeit einer guten Ausbildung der Verkehrsarbeiter, die täglich das Leben und die Gesundheit von Zehntausenden aus dem Publikum in den Händen haben. Die Berliner Kollegen betrachteten es deshalb als ihre Pflicht, in der Sache der Fahrschulenerrichtung bahnbrechend vorzugehen.

Angeregt durch den Beschluß des Transportarbeiterkongresses sah sich unsere Berliner Verwaltung veranlaßt, an den Magistrat und die Stadtverordnetenversammlung von Berlin eine Denkschrift zur Errichtung einer Fahr- und Fachschule für das Transport- und Verkehrsgewerbe Berlins zu richten, die wir nachstehend, weil von allgemeiner Bedeutung, im Wortlaut wiedergeben:

„Denkschrift

zur Errichtung einer Fahr- und Fachschule für das Transport- und Verkehrsgewerbe in Berlin.

Es kann wohl als eine feststehende Tatsache bezeichnet werden, daß über den Wert und Nutzen der Fah- und Fortbildungsschulen nur noch eine Stimme herrscht. Alle Schulmänner sowohl, wie alle Anhänger eines gewerblichen Fortschritts sind nur einer Meinung

und nehmen sämtlich den Standpunkt ein, daß auf die gedeihliche Fortentwicklung eines Gewerbes eine in zweckentsprechenden Lehrinstituten aus- und weitergebildete Arbeiterschaft den denkbar günstigsten Einfluß ausübt. Der lediglich mit den häufig so sehr dürftigen Kenntnissen seiner Lehrzeit ausgerüstete Arbeiter bezw. Gewerbegehilfe wird stets einen zweifelhaften, jedenfalls nur mechanischen Wert haben, während derjenige, welcher bemüht und angehalten war, sich ein gewisses Maß von Schul- und fachtechnischer Bildung und damit eine höhere Intelligenz anzueignen, stets ein weit stärkeres Interesse an seinem Beruf haben und folgedessen an Leistungsfähigkeit seinen Berufskollegen übertreffen wird.

Aus dieser Erkenntnis heraus ist denn erfreulicherweise überall, in Handel und Gewerbe ein stetes Drängen und Streben nach entsprechenden Bildungsanstalten zu bemerken. Alle Erwerbszweige, Kaufleute sowohl, als auch Industrie und Handwerk, sind, soweit in den Reihen der Interessierten das nötige Verständnis dafür vorhanden, über den Nutzen von Fach- und Fortbildungsschulen einig.

Auch viele Kommunalverwaltungen haben die hohe soziale Aufgabe erkannt, welche für sie in der Errichtung solcher Schulen liegt. Besonders große Städte sind damit — wenn auch leider nur in fakultativer Form — vorangegangen.

Mit besonderer Genugtuung ist es daher von allen Freunden eines wie oben besprochenen Unterrichts begrüßt worden, daß jüngst die Stadt Berlin darin einen Schritt vorwärts getan und die fakultative Fortbildungsschule in eine obligatorische umzuwandeln beschlossen hat.

Dieser Beschluß der städtischen Körperschaften der Stadt Berlin gibt nicht allein die Möglichkeit, sondern macht es jedem zur Pflicht, sich in dem gewählten Berufe aus- und weiterzubilden. Leider läßt sich dies nicht von den Angehörigen aller Berufe sagen.

Es gibt noch einen Erwerbszweig, für dessen Angehörige bis jetzt überhaupt keine Fachschule bestand und die auch, soweit bekannt geworden, von dem erwähnten Beschlusse nicht betroffen werden. Es ist dies das Fuhr- und Transportgewerbe. Alle Bemühungen der beteiligten Faktoren, Arbeitgeber und Arbeitnehmer, sind bis heute erfolglos geblieben.

Und doch! Wie bitter not tut nicht für dieses Gewerbe die Errichtung einer

Fach- und Fahrschule.

Ebenso wie in allen anderen ist im Fuhr- und Transportgewerbe ein tüchtiges brauchbares Personal unerläßlich notwendig. Auch für den scheinbar an sich so unbedeutenden Beruf eines Geschirr- und Wagenführers bedarf es einer für den Unbeteiligten zwar nicht immer erkennbaren Vor- und Ausbildung.

Ein Fahrer oder Kutscher muß in erster Reihe natürlich das „Fahren", d. h. die richtige Führung des ihm anvertrauten Gespannes, verstehen. Hierzu bedarf er der nötigen Vorbildung, gleichviel, ob es sich um ein mit Pferden bespanntes oder um ein Kraftfahrzeug handelt.

Im ersteren Falle wird man vom Kutscher fordern müssen, daß er mit der Behandlung und Pflege von Pferden durchaus vertraut ist, daß er ferner in der Zügelführung sicher und umsichtig und gegebenenfalls in der Lage ist, durch schnellen Entschluß und Energie Hindernissen zu begegnen, wie sie sehr häufig die Eigenart des Berufes, ganz besonders aber die riesenhafte Entwicklung des Verkehrs in den Großstädten mit sich bringt. Und wie oft wird

nicht gerade in letzterer Beziehung gesündigt? Wer kennt beispielsweise nicht die an belebten Straßenkreuzungen häufigen Auseinandersetzungen von Geschirrführern, die anstatt ihre Fuhrwerke mit fester Hand durch Wagenknäuel und Publikum hindurchzuleiten, sich gegen ihre Kollegen in einem Schwall von Vorwürfen ergehen, welche nicht selten bestimmt sind, den Mangel an eigenem Können zu verdecken.

Von dem Führer eines Kraftwagens wird man fast alle vorgenannten Eigenschaften ebenfalls erwarten müssen. Außerdem muß derselbe sein Fahrzeug genau kennen, um bei Zwischenfällen ohne weiteres und schnellstens für Abhilfe Sorge zu tragen.

Kutscher wie Motorführer aber sollen unbedingt eingehend Kenntnis haben von den für ihre Fahrzeuge in Frage kommenden polizeilichen Vorschriften im besonderen und den für den Verkehr im allgemeinen erlassenen Verordnungen, wie überhaupt von der Fahrordnung.

Zieht man nun diese in kurzen Zügen charakterisierten Vorkenntnisse, denen sich noch andere anreihen lassen, in Betracht, so muß jeder zugeben, daß unter den zum Geschirr- und Wagenführer zu Berufenden sorgfältig Auswahl zu treffen ist und daß nicht jeder erste Beste den Kutscherſitz einnehmen darf. Denn nur derjenige wird zu diesem recht verantwortungsvollen Beruf sich eignen, von dem man sagen kann, daß ihm die oben genannten Kenntnisse und Charakterzüge in hohem Grade eigen sind.

Um solche tüchtige Gespannführer auszubilden, ist die Errichtung einer Fach- und Fahrschule zwingende Notwendigkeit. Denn in den Betrieben selbst ist nicht der geeignete Ort für eine zuverlässige Durchbildung, und es wird auch selten ein Unternehmer zu finden sein, der es sich angelegen sein läßt, seinem zukünftigen Kutscher erst eine entsprechende Lehre zuteil werden zu lassen.

Diese Fach- und Fahrschule müßte auf folgenden Grundsätzen beruhen:

Soll der Unterricht wirklich Segen stiften — und zwar auch für die Allgemeinheit, die, wie unten nachgewiesen werden wird, ganz lebhaft daran interessiert ist — so muß derselbe obligatorisch sein. Selbstverständlich werden Uebergangsbestimmungen geschaffen werden müssen. Der obligatorische Besuch dieser Schule seitens aller Fahrbeflissenen ist aber nötig, wenn die jetzt im Fuhrgewerbe vorhandenen Schäden wirklich beseitigt werden sollen.

Die Ausbildung der Schüler erfolgt sowohl theoretisch wie praktisch.

Der theoretische Unterricht würde am besten, so weit die Behandlung und Krankheiten der Pferde in Betracht kommen, von einem Tierarzt und so weit er sich auf die Fahrordnung und die bezüglichen Polizeiverordnungen erstreckt, von einem Juristen erteilt werden.

Der praktische Unterricht aber — zu welchem es auch einer größeren Lehrbahn und verschiedener Fuhrwerke als Lehr- und Lernmittel bedürfte — müßte in den Händen eines bewährten Fachmannes liegen.

Nach absolviertem Unterrichtskursus hätte jeder Schüler eine Prüfung zu bestehen. Für diese letztere wäre ein Ausschuß niederzusetzen, der aus Vertretern der Stadt, sowie zu gleichen Teilen aus Vertretern der Arbeitgeber und Arbeitnehmer des Berufes bestehen müßte. Der Ausfall dieser Prüfung wäre dafür entscheidend, ob dem Geprüften das Ausüben des Berufes als Geschirrführer 2c. gestattet werden kann. Nur solche Schüler wären dann noch als

Wagenführer zuzulassen, die ein entsprechendes Zeugnis der Fachschule besitzen. Daß die Durchführung dieser letzteren Forderung ihre Schwierigkeiten hat, ist nicht zu bestreiten. Es dürfte dies aber allmählich doch möglich sein, da kaum anzunehmen ist, daß die hierbei zunächst in Frage kommenden Unternehmer sich ablehnend verhalten werden. Haben diese doch an der zweckmäßigen Führung ihrer Gespanne ein eminentes Interesse. Im übrigen erheben ihre Organisationen durch die Fachpresse die gleiche Forderung.

Das gleiche Interesse, ja noch ein viel stärkeres wie die Arbeitgeber, haben die Arbeitnehmer des Fuhr- und Transportgewerbes an dem Bestehen einer solchen Fach- und Fahrschule. Für diese kommen nicht allein materielle, sondern auch Schädigungen an Leib und Leben mit in Frage.

Wie weit durch die fahrlässige Art, wie heute Kutscher gemacht werden — dadurch nämlich, daß man irgend jemand Zügel in die Hand gibt und ihn seinem Schicksal überläßt —, Leben und Gesundheit einesteils dieser Ungeübten selbst, andernteils ihrer mit ihnen durch Zwischenfälle in Berührung kommenden älteren Kollegen gefährdet sind, das zeigt die Unfallstatistik des Transport- und Verkehrsgewerbes. Diese Zahlen weisen eine so außerordentliche Unfallmöglichkeit auf, daß alle Interessierten sich sagen müßten, kein Mittel unversucht zu lassen, um diese erschreckenden statistischen Resultate herabzumindern.

Nachstehend folgen einige Angaben, die dem vom Kaiserlichen Statistischen Amt herausgegebenen „Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich" entnommen sind.

Im Jahre	Es kamen auf je 1000 Versicherte Verletzte: Bei der Straßenbahn-Berufsgenossenschaft	Bei der Speditions- und Lagerei-Berufsgenossenschaft	Bei der Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft	Bei der vorgenannten Gruppe im Durchschnitt	Bei allen gewerblichen Berufsgenossenschaften im Durchschnitt	Der Durchschnitt der Verkehrsgruppe ist gegen den allgemeinen Durchschnitt höher um
1897	72,6	67,0	62,6	67,4	41,8	61,4%
1898	80,7	66,6	60,5	69,3	42,9	51,50%
1899	76,0	73,2	5[illegible],7	69,0	41,9	53,67%
1900	82,0	75,0	59,2	72,1	44,8	60,93%
1901	7[illegible],2	73,4	67,0	72,9	46,4	57,11%
1902	70,6	70,0	67,8	69,5	46,0	51,08%

Aus der obigen Tabelle geht hervor, daß sowohl die Berufsgenossenschaften zu 2 und 3 als auch alle drei angeführten, für das Verkehrsgewerbe in Betracht kommenden Berufsgenossenschaften eine Zunahme der Verletzten zu verzeichnen haben. Am meisten zum Nachdenken Anlaß gibt aber die Tatsache, daß die auf je 1000 Versicherte entfallende Durchschnittszahl der Verletzten der drei Verkehrsberufsgenossenschaften die Durchschnittszahl aller gewerblichen Berufsgenossenschaften um 51,08 bis 61,24 pCt. übersteigt. Ist dies auch im Jahre 1902 in geringerem Maße zutreffend als 1897, so ist dies nicht auf eine Verminderung der Verletztenziffer in der Verkehrsgruppe, sondern auf eine Erhöhung der allgemeinen Durchschnittsziffer zurückzuführen.

Das gleiche, in mancher Hinsicht fast noch ungünstigere Bild gibt die folgende Aufstellung über die Unfallhäufigkeit im Verkehrsgewerbe.

Im Jahre	Auf je 1000 Vollarbeiter kommen Unfälle: Bei der Straßenbahn-Berufsgenossenschaft	Bei der Speditions- und Lagerei-Berufsgenossenschaft	Bei der Fuhrwerks Berufsgenossenschaft	Bei der vorgenannten Gruppe im Durchschnitt	Bei allen gewerblichen Berufsgenossenschaften im Durchschnitt	Der Durchschnitt der Verkehrsgruppe ist gegen den allgemeinen Durchschnitt höher um
1897	5,1	12,4	17,0	11,5	8,1	41,97%
1898	5,7	12,2	18,1	12,0	8,2	46,34%
1899	7,1	14,0	16,5	12,5	8,5	47,05%
1900	6,6	14,2	15,1	11,9	8,6	38,37%
1901	8,0	14,5	20,1	14,2	9,3	52,68%
1902	8,4	13,9	20,2	14,2	9,2	54,34%

Die auf je 1000 Vollarbeiter (1 Vollarbeiter gleich 300 Arbeitstage) berechnete Zahl der Unfälle hat sich in allen drei Berufsgenossenschaften von 1897 bis 1902 erheblich erhöht. Die Durchschnittszahl der Verkehrsgruppe zusammen ist in diesen 6 Jahren um ca. 23,5 pCt. gestiegen. Das Verhältnis zum Durchschnitt aller gewerblichen Berufsgenossenschaften stellt sich gegenüber der oben zuerst angeführten Tabelle etwas günstiger, aber — hier wie dort — auch nur deshalb, weil der allgemeine Durchschnitt eine wesentliche Steigerung erfahren hat.

Geht aus diesen beiden Beispielen hervor, daß sowohl die Zahl der Verletzten wie die der Unfallhäufigkeit im Transport- und Verkehrsgewerbe eine außerordentlich hohe und abnorme ist, so muß sogar mit Bezug auf die letztere gesagt werden, daß diese überhaupt die höchste ist, welche in den gewerblichen Berufsgenossenschaften bisher erreicht wurde. Diese Tatsache wird anschaulich dargestellt in dem gleichfalls vom Kaiserlichen Statistischen Amt (Abteilung für Arbeiterstatistik) herausgegebenen Werk „Atlas und Statistik der Arbeiterversicherung des Deutschen Reiches“ für 1904. Auf dem Blatt 10 dieser Veröffentlichung wird in einer interessanten kartographischen Aufstellung nachgewiesen, daß das Speditions-, Lagerei- und Fuhrwesen — unter Ausschluß des Straßenbahnbetriebes — alle anderen Gewerbe mit Bezug auf Unfallhäufigkeit weit hinter sich läßt.

Aber selbst dann, wenn man die aus der angeführten Tabelle über die Unfallhäufigkeit hervorgehende Ziffer einschließlich des Straßenbahnbetriebes mit 14,2 auf diese letztere Darstellung anwendet, so findet man, daß das Transport- und Verkehrsgewerbe immer noch die allgemein als die gefährlichsten angesehenen Betriebe, wie Steinbrüche, Bergbau und Baugewerbe, übertrifft.

Das sind Feststellungen und Tatsachen, die dringend Abhilfe verlangen.

Sollte hierdurch schon das öffentliche Interesse für die Angestellten des Transport- und Verkehrsgewerbes wachgerufen werden, so gibt es noch mancherlei Gründe, die dafür sprechen, daß sowohl die Stadtverwaltungen wie überhaupt die Allgemeinheit der städtischen Bürger für Abstellung bezw. Eindämmung der Mißstände in diesem Gewerbe Sorge tragen sollten.

In diesem Streben vorangehen müssen aber in unserem „Zeitalter des Verkehrs“ die modernen Großstädte. Sie sind es, die mit ihrem hochentwickelten und hastenden Geschäfts- und Straßenleben hervorragenden Teil daran haben, daß Geschirr- und Wagenführer vorhanden sind bezw. herangebildet werden, die dem einem Gewühl ähnelnden Großstadtverkehrsleben gewachsen sind.

Da sind Verkehrshindernisse aller Art, die an das Können der Fahrzeuglenker hohe Anforderungen stellen. Hier wird eine Straße einer Neupflasterung unterzogen; jeden Augenblick droht folge-

dessen auf dem noch übrigen schmalen Fahrstreifen ein Zusammenstoß mit einem anderen Gefährt oder aber auf der anderen Seite sinkt bei der geringsten Unachtsamkeit der Wagen in den aufgerissenen Teil der Straße, um nach vielen Mühen und mit großem Zeitaufwand erst wieder flott gemacht zu werden. Dort sind es Straßensperrungen, die den ohnehin schon gedrängten Verkehr in den nächstgelegenen Straßen noch gefahrvoller gestalten. Asphaltstraßen, Unebenheiten des Straßenniveaus — an vielen Brücken z. B. — usw. Alles dies sind Schwierigkeiten, die nur geübte Geschirr- und Wagenführer mit Aufbietung aller Energie und Umsicht überwinden können.

Sind die genannten Schwierigkeiten schon nicht zu unterschätzen, so kommt noch die hauptsächlichste, nämlich die der enormen Entwicklung des Verkehrs an sich hinzu.

In Berlin ist das Verkehrsbedürfnis derartig im Steigen begriffen, daß es wohl nicht zu viel prophezeit ist, wenn gesagt wird: „Man weiß nicht, was noch werden mag." Und diese exorbitante Verkehrssteigerung ist eine Hauptklippe, an der ungeschulte Geschirr- und Wagenführer scheitern und scheitern müssen.

Die Einwohnerzahl Groß-Berlins hat sich von rund 1¼ Millionen im Jahre 1880 auf 2¼ Millionen im Jahre 1902, also um etwa 82 pCt., vermehrt. Ganz anders das Fahrbedürfnis dieser Einwohner-Millionen. Die Zahl der durch Straßenbahn und Omnibus in den gleichen 22 Jahren beförderten Personen ist von 62 auf 422 Millionen gestiegen. Das bedeutet eine Steigerung um 580 pCt. Das Fahrbedürfnis hat also eine siebenmal schnellere Zunahme erfahren, als die Einwohnerzahl.

Da nun Berlin räumlich nicht entfernt eine gleiche Vergrößerung durchgemacht hat, so hat natürlich die Verkehrsdichtigkeit um ein bedeutendes zugenommen, die fast unentwirrbar scheint. Ist ein solches Chaos von Fuhrwerken, Straßenbahnwagen und Omnibussen schon an sich beängstigend, so flutet dazwischen dann noch ein Fußgängerverkehr, der einer endlosen Kette gleicht.

Einige ziffernmäßige Belege für das Verkehrsgewühle an solchen Punkten hat man im Jahre 1902 festgestellt. Es sind an 27 Beobachtungsstellen Erhebungen darüber angestellt worden, wieviel Fuhrwerke und welche Zahl Fußgänger an einem Tage passierten. In der nachstehenden Aufstellung ist das Resultat der Beobachtungen an den fünf Stellen, die den stärksten und an der Stelle, die den schwächsten Verkehr von den 27 Punkten aufwiesen, wiedergegeben.

Beobachtungsstelle	Fußgänger		Fuhrwerke inkl. Omnibusse und Straßenbahnen	
	an einem Tage	in einer Stunde	an einem Tage	in einer Stunde
Ecke d. Friedrich- u. Leipzigerstr.	150 000	6280	21 000	875
Potsdamer Platz	146 000	6083	27 000	1125
Spittelmarkt	144 000	6000	21 000	875
Treffpunkt Königstr.-Alexanderplatz	139 000	5791	13 000	541
Kranzlereck	134 000	5583	19 000	791
Kaiser Wilhelm-Brücke . . .	20 000	833	11 000	458

Es geht aus diesen Beispielen hervor, in welcher geradezu beängstigenden Weise der Verkehr in der Reichshauptstadt sich entwickelt. Wenn man sieht, daß an der Kreuzung der Friedrich- und Leipzigerstraße in einer Stunde über 6000 Fußgänger und fast 900 Fuhrwerke — darunter die Straßenbahnzüge — verkehren, so

muß man sich die Frage vorlegen, wie das überhaupt noch auf einem Flächenraum von etwa 500 Quadratmeter möglich ist.

Eine recht betrübende Antwort auf diese Frage erhält derjenige, welcher die vom Verkehrskommissariat für das öffentliche Fuhrwesen zusammengestellten statistischen Notizen über die Entwicklung des öffentlichen Verkehrswesens im Jahre 1903 einer Durchsicht unterzieht. Diese Ziffern zeigen, daß die Bewältigung des Berliner Verkehrs nur möglich ist auf Kosten von Leben und Gesundheit eines Teils der großstädtischen Bevölkerung.

Betriebsart	Bei den Unfällen wurden verletzt:			
	tötlich Personen	schwer Personen	leicht Personen	insges. Personen
Straßenbahn	26	183	1776	1985
Omnibusse	5	30	99	134
Andere Fuhrwerke	48	424	1522	1994
Summa	79	637	3397	4113

Aus dieser kleinen Zusammenstellung, die den obengenannten Notizen des Verkehrskommissariats entnommen ist, zeigt sich, daß im Jahre 1903 der Berliner Verkehr infolge der durch denselben hervorgerufenen Unfälle 4113 Opfer gefordert hat, darunter 79 mit tötlichem Ausgang.

So bedauerlich diese Feststellungen sind, so verständlich findet sie doch der Eingeweihte. Es wäre vermessen, behaupten zu wollen, daß die in obigem zum Ausdruck kommenden Schattenseiten des Berliner Verkehrs ausschließlich auf die Zustände im Transport- und Fuhrgewerbe zurückzuführen sind. Aber es ist nicht zuviel gesagt, wenn man die Unsicherheit des Verkehrs zu einem nicht unerheblichen Teil auf die große Zahl derjenigen Geschirr- und Wagenführer in Berlin zurückführt, denen jedes Verständnis und alle Vorkenntnisse für ihren schweren, verantwortungsvollen Beruf abgehen.

Da dem aber so ist und weil die Wirkungen davon sich an der Berliner Bevölkerung rächen, muß es als eine Hauptaufgabe der Kommunalverwaltung bezeichnet werden, die Ursachen zu beseitigen, um so das großstädtische Publikum vor Schaden an Leben und Gesundheit möglichst zu schützen.

Als ein hervorragendes Mittel hierzu ist die Errichtung einer Fahr- und Fachschule auf einer Grundlage, wie sie weiter vorn näher geschildert worden ist, anzusehen. Eine durch diese hervorgebrachte zweckmäßige Ausbildung von gutem Fahrpersonal wird unbestreitbar dazu beitragen, die Sicherheit des Verkehrs um ein wesentliches zu erhöhen.

Diese Anschauung ist auch jetzt bei allen Fachleuten und Sachkennern zum Durchbruch gekommen. Alle für das Transport- und Verkehrsgewerbe in Betracht kommenden maßgebenden Faktoren erkennen den hohen Wert solcher Lehrinstitute unbedingt an.

Aber auch andere Stellen, die auf den öffentlichen Verkehr den größten Einfluß ausüben, haben sich schon zustimmend über solche Schule ausgesprochen. So haben gelegentlich der Besichtigung einer privaten Einrichtung, der Fahrschule des Distriktskommissars v. Carnap, die Herren Polizeipräsident v. Borries und Geheimer Regierungsrat v. Meister sich darüber geäußert. Beide Herren erklärten unter Bezugnahme auf den Berliner Verkehr, daß für Berlin eine Fahrschule größeren Stils zwingende Notwendigkeit sei.

Sind solche Aeußerungen im Interesse der Sache recht erfreulich, so ist doch zu bedauern, daß seitens der Städteverwaltungen immer noch nichts geschieht, um dieser brennenden Frage näher zu treten. Einzig die Stadt Leipzig ist es bis jetzt gewesen, die mit den Unternehmerorganisationen gemeinsam eine Fahr- und Fachschule errichtet hat. Kann auch bei der kurzen Zeit des Bestehens derselben — sie ist Ende vorigen Jahres eingerichtet worden — von Erfolgen noch nicht gesprochen werden, so lauten doch alle bis heute darüber veröffentlichten Berichte durchaus günstig.

Eine rege Agitation wird in neuester Zeit auch in Wien und Breslau für Fachschulen entfaltet. In letzterer Stadt ist es der „Schlesische Zentralverein zum Schutze der Tiere", der mit Vertretern von Fuhrinteressenten Breslaus dem Projekte näher getreten ist. Der Deutsche Tierschutzverein hat hierfür seine Unterstützung zugesagt.

So löblich nun auch alle diese Bestrebungen sind, so muß doch gesagt werden, daß die Errichtung von Fahr- und Fachschulen nicht von privater Seite, nicht durch Vereine erfolgen sollte, sondern daß die städtischen Körperschaften dies auszuführen haben, ja — wie oben erwiesen — hierzu im öffentlichen Interesse geradezu verpflichtet sind.

Von diesem Gesichtspunkt gehen auch die Angestellten des Transportgewerbes aus. Sie erwarten in richtiger Würdigung dessen, daß nur eine städtische Fahr- und Fachschule alle die Vorteile bringen wird, die man von ihr erhofft, die Errichtung dieser Schulen lediglich von den Verwaltungen der Stadtgemeinden. Auf dem vom 4.—6. April 1904 hier in Berlin abgehaltenen 1. deutschen Transportarbeiterkongreß haben die Transport- und Verkehrsarbeiter eingehend sich mit den Fahr- und Fachschulen beschäftigt und ihre diesbezügliche Ansicht in einer Resolution zum Ausdruck gebracht.

Im Vorstehenden ist der Versuch gemacht worden, alle die Hauptmomente, welche für die Errichtung einer städtischen Fahr- und Fachschule in Berlin sprechen, zusammenzustellen und in kurzen Zügen zu behandeln. Die Darstellung ist durchaus nicht als erschöpfend zu betrachten, da sich die Gründe noch vermehren lassen. So sind z. B. aus Anlaß von Straßenunfällen schon häufig Urteile ergangen, die Unternehmer sowohl als auch Stadtgemeinden für die entstandenen Schäden haftpflichtig machten bezw. zu machen versuchten.

Es ist hier aber mehr Aufgabe gewesen, alle zunächst liegenden und wichtigsten Umstände zu beleuchten, welche für die beteiligten Arbeitgeber und Arbeitnehmer, wie auch für das öffentliche Interesse es notwendig erscheinen lassen, daß in Kürze die Errichtung einer Fahr- und Fachschule in Berlin in die Wege geleitet werde.

Daß die vorgeführten Gründe durchschlagende sind und zur Verwirklichung drängen, wird jeder unbefangene Beurteiler anerkennen müssen. Es steht daher zu hoffen, daß auch die beteiligten Körperschaften Berlins dem Wunsche aller Beteiligten entgegenkommen und baldmöglichst mit einem fertigen Plane an die Bürgerschaft herantreten werden.

Erfüllt sich diese Hoffnung, dann hat die Stadt Berlin wieder einen bedeutsamen sozialen Fortschritt erzielt, der nicht nur im Interesse eines großen Berufs und seiner Angehörigen, sondern auch zum Wohle der Stadt und der gesamten Bürgerschaft seine segensreiche Wirkung äußern wird."

Durch Schreiben vom 12. Dezember 1904 ist dann unsere Berliner Verwaltung bereits aufgefordert worden, dem zuständigen Dezernat einen Etatentwurf zwecks Errichtung einer Fahr- und Fachschule einzureichen.

Einige Zeit später wurden zwei Verwaltungsmitglieder von dem Stadtschulrat Gerstenberg empfangen und fanden daselbst Gelegenheit, die Meinung der Organisation zu vertreten. Herr Gerstenberg versprach, daß der Magistrat von Berlin sich der Sache annehmen werde, zumal auch dieser die Notwendigkeit der Errichtung einer Fahrschule eingesehen habe. Aber bei dem Versprechen ist es bis heute geblieben. Vielleicht müssen erst ein paar Stadträte unter die Räder des Berliner Verkehrs kommen, ehe sich der Magistrat entschließt, den dringenden Bedürfnissen abzuhelfen.

Draußen im Lande hat die Agitation für Schaffung von Fahrschulen in den verschiedensten Verkehrszentren eingesetzt. Der ganze Erfolg ist bis jetzt die Errichtung einer Art Fahrschule in Essen an der Ruhr. Diese Schule unterscheidet sich in ihren Grundzügen nicht wesentlich von der Leipziger Anstalt und ist daher ebenfalls nicht geeignet, ihre Aufgabe zu erfüllen und dem wirklichen Bedürfnis abzuhelfen. Was sie bis jetzt geleistet, entspricht nicht einmal den bescheidensten Erwartungen. Wenn man den Berichten über ihre Lehrtätigkeit trauen darf, dann ist diese Fachschule eigentlich nur die Karikatur einer Fahrschule. So brachte ein bürgerliches Essener Blatt über die 2. Uebungsstunde der genannten Schule folgenden ebenso drastischen wie charakteristischen Bericht:

„Die Essener Fahrschule auf dem Kurfürstenplatz.

Heute mittag übte zum zweiten Male die Fahrschule; wer aber dem Fahren zugesehen hat, der fragt sich: Ist das die Fahrschule? Vor allem möchte ich dem Tierschutzverein dringend empfehlen, doch einige ihrer Vertrauensmänner an den Uebungstagen noch dort zu senden. Wer heute das Pferd gesehen hat, wie es, mit Schweiß und Schaum bedeckt, dort abgetrieben wurde, der sieht wirklich den Zweck der Fahrschule nicht ein. Ich meine, wir können Tierquälereien genug in unseren Straßen und auf den Bauplätzen sehen, und es tut wirklich nicht not, unsere Knechte in dieser Beziehung auszubilden. Die Fahrschule soll doch dazu dienen, den Knechten beizubringen, wie dieselben mit den Pferden umgehen sollen, ohne dieselben abzutreiben. Wie aber der Leiter der Fahrschule dem Publikum gegenüber vorgeht, beweist der Fall heute mittag, welcher das dort zusehende Publikum in nicht geringe Entrüstung versetzte. Kommt da ein älterer Mann, ich schätze ihn auf ca. 60 Jahre, auf den Platz geschritten, und ohne etwas zu ahnen, fährt der Fahrschulleiter, neben ihm auf dem Bock der auszubildende Knecht, direkt auf denselben los mit den Worten: „Platz da, Achtung". Der Alte springt zur Seite und wäre beinahe gefallen. Kaum steht er wieder fest auf den Beinen, schon ist das Pferd wieder hinter ihm und es ertönt der Ruf wie vorher: „Platz da, Achtung!" Dieses wiederholte sich mehrere male, bis der Alte sich glücklich auf den Fahrdamm der Ruhrstraße rettete. Kaum hatte das Opfer des Fahrschulleiters sich geborgen, als auch schon ein neues ausersehen war, und in schnellster Gangart ging es auf einen Herrn los, der ca. 50 Meter vom Rande ankam. Nicht weniger als fünfmal wurde ihm von dem Fuhrwerk selbst der Weg vom Platz versperrt, und würde es noch lange gedauert haben, bis er glücklich vom Platz heruntergekommen, wenn nicht das Publikum eingeschritten wäre. Wohl sind vor einiger Zeit Tafeln (jetzt auch mit richtigem Deutsch) aufgestellt, welche das Betreten des Platzes verbieten, während die

Fahrschule übt. Wer aber kann wissen, wann diese Uebungen stattfinden. Zum wenigsten ist es nötig, die Zeit und Tage der Uebungen bekannt zu geben, und dann gehört vor allem ein Polizeibeamter auf den Platz, wenn gefahren wird. Sonst ist der Platz für Fuhrwerk vollständig verboten und achtet kein Mensch aus dem Publikum darauf, daß in irgend einer Ecke ein Herr mit seinem Jagdwagen Kunstfahrten um die Baumpfähle macht. Ist auch bei der großen Abmessung des Platzes gar nicht möglich. Daß dabei die Knechte etwas lernen, ist mir sehr zweifelhaft, denn mit unseren schweren Karren werden solche Spielereien doch nicht ausgeführt. Es wäre viel besser, man brächte den Knechten bei, wie sie schwer beladene Wagen sachgemäß anzufahren haben oder wie eine belebte Straße zu kreuzen ist, wo Straßenbahn- und sonstige Hindernisse jeden Augenblick eintreten können. Wenn der Fahrschulleiter die Gelegenheit benutzt hätte, den Knechten beizubringen, wie sie geschickt einer zufällig über den Platz kommenden Person auszuweichen hätten, dann wäre das zufällige Betreten des Platzes seitens einiger Unwissenden gut ausgenutzt. Um solchen unliebsamen Vorkommnissen für die Folge vorzubeugen, wird der Vorschlag gemacht, daß der Platz wie beim Fußballwettspiel rund herum mit einem Tau abgegrenzt und somit das Publikum darauf aufmerksam gemacht wird: „Jetzt übt die Fahrschule!"

So sieht eine Fahrschule aus, die von den Fuhrherren in Szene gesetzt wird. Damit ist auch das System der privaten Fahrschulen gerichtet, Leipzig und Essen sind genug der diesbezüglichen Experimente. Sie haben zur Evidenz bewiesen, daß brauchbare Fahrschulen nur durch Staat oder Kommunen eingerichtet werden können.

Außer Berlin sind deshalb noch an verschiedenen anderen Orten seitens unserer Organisation Schritte getan worden, um städtische Behörden für die Errichtung von Fahrschulen zu interessieren. Besonders eifrig ist in Südwestdeutschland für diese Anstalten seitens unserer Mitgliedschaften Propaganda gemacht worden. So wurden diesbezügliche Eingaben an die Gemeindebehörden in Frankfurt a. M., Wiesbaden, Mainz und Metz gerichtet, leider ohne daß die Sache bisher vorwärts gekommen ist. Besondere Mühe haben sich um die Errichtung einer Fahrschule unsere Stuttgarter Kollegen gegeben. Dort ist eine bessere Schulung der Fahrzeuglenker der für das Fuhrwerk äußerst schwierigen Terrainverhältnisse wegen eine schreiende Notwendigkeit. Eine Petition, die unsere Stuttgarter Mitgliedschaft an den dortigen Gemeinderat richtete, kam im Kollegium zur Erörterung. Man verkannte dort nicht das diesbezüglich vorhandene Bedürfnis, hielt es aber aus finanziellen Gründen für besser, die Sache der Staatsverwaltung zu überweisen. Damit ist natürlich auch in Stuttgart die Errichtung einer Fahrschule auf die lange Bank geschoben.

Durch die Ausbreitung des Automobilverkehrs ist die Sache inzwischen immer brennender geworden. Von ingeniösen Industrierittern errichtete Chauffeurschulen schießen allerorts wie die Pilze aus dem Boden. Die Direktoren dieser Schulen sind indes weniger darauf bedacht, daß ihre Schüler auch wirklich fahren lernen, sondern im Gegenteil darauf, daß diese ein hübsches Lehrgeld zahlen. Wie lange, fragen wir, werden die Behörden solchem Treiben zusehen können?

Nun, unsere Organisation wird den staatlichen und kommunalen Behörden solange durch unermüdliche Mahnung und Arbeit das Gewissen schärfen, bis diese sich endlich zur Errichtung obligatorischer Fahr- und Fachschulen für das Transport- und Verkehrsgewerbe bequemen. Spätere Kulturgeschichtsschreiber werden darin die Tatsache

feststellen können, daß die Arbeiterorganisation eine sachgemäße Ausbildung derjenigen, die über das Leben auf der Straße gebieten, erst von den verantwortlichen Behörden erkämpfen mußte. Und die Meinung zukünftiger Geschlechter von der Weisheit und der Kulturhöhe unserer Staatslenker wird dann nicht sehr groß sein.

Arbeitsnachweis und Arbeitsvermittlung.

Zu denjenigen Mitteln, durch deren Anwendung bereits unsere lokalorganisierten Berufskollegen, sowie teils auch die in Unterstützungsvereinen zusammengeschlossenen versuchten, einen gewissen Einfluß auf die Gestaltung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse auszuüben, gehörte in erster Linie die Stellenvermittlung. Zunächst galt es — selbstverständlich zumeist unter verdeckter Flagge — dafür zu sorgen, daß die vorhandenen besten Stellungen immer wieder von Angehörigen der eigenen Vereinigung besetzt wurden. Die Mitglieder verpflichtete man zu dem Zweck vielfach bei Strafe des Ausschlusses, jede ihnen bekannt gewordene freie Stelle, vor allem auch vorkommenden Falls ihre eigene, sofort dem Stellenvermittler des Vereins zu melden, damit ein arbeitsloses Vereinsmitglied Gelegenheit erhielt, sich um dieselbe zu bewerben. Um die Angehörigen diesbezüglich zu regster Tätigkeit anzuspornen, zahlten einige Vereine sogar für jede von einem Mitgliede gemeldete und besetzte Stelle, diesem einen bestimmten Betrag aus der Vereinskasse.

Gleichen Schritt mit dieser, auf möglichste Sicherung eines großen Teils der zur Verfügung stehenden freiwerdenden Stellungen gerichteten Tätigkeit, ging namentlich in den Unterstützungsvereinen, aber auch in einer Reihe von Lokalorganisationen das Streben nach Fernhalten der arbeitslosen Berufsangehörigen von der Vereinigung. So wissen wir, daß beispielsweise Mitte der 90 er Jahre selbst im „Verband der Geschäftsdiener, Packer und Berufsgenossen Berlins“ noch die Bestimmung bestand, arbeitslose Berufskollegen während der Zeit ihrer Arbeitslosigkeit nicht aufzunehmen. Der Grund für dieses Verhalten lag ebenfalls wesentlich in dem Bestreben, die gemeldeten Stellen für die Verbandsmitglieder zu sichern.

Man erkannte eben offenbar damals noch nicht, daß der arbeitslose Berufskollege innerhalb der Vereinigung lange nicht so gefährlich werden konnte, wie als Lohndrücker außerhalb derselben, wo er niemandem über seine Handlungen Verantwortung schuldete, als seinem eigenen sozialen Gewissen, das aber, wie nicht anders möglich, meist noch gar nicht geweckt worden war.

Mit dem Eindringen des modernen Geistes in die Berufsorganisationen änderte sich selbstverständlich auch die Bewertung des Arbeitsnachweises als Mittel zum Zweck. Die Ansicht, daß der Arbeiter jeglichen Berufs zumeist über kein anderes Eigentum, als seine Arbeitskraft verfügte und die Erkenntnis, daß dies, sein einziges Besitztum genau so als Ware wie jede andere der Konjunktur unterworfen ist, ließen in ihm die Ueberzeugung erwachen, daß er die Vermittlung des Verkaufs dieser Ware gemeinsam mit seinen Berufsangehörigen mehr als bisher selbst zu organisieren habe. Für die organisierten Kollegen unseres Berufs kam weiter hinzu die Erkenntnis, daß der Einfluß, welchen die Arbeiter anderer Berufe bereits durch die von deren Organisationen geführten Lohnkämpfe auf die Gestaltung der Arbeitsverhältnisse auszuüben begannen, sich in unserem Berufe bei geschickter Ausnutzung der jeweiligen Situation, zum Teil durch die Arbeitsvermittlung erreichen ließe. Dies konnte in folgender Weise erzielt werden:

Die Unternehmer in unserem Berufe, denen als Kaufleuten das Rechnen in Fleisch und Blut übergegangen ist, waren selbstverständlich stets bereit, sofern ihnen das Vorhandensein einer Stelle in geeigneter Weise bekannt gemacht wurde, von welcher sie kostenlos ihre Arbeitskräfte beziehen konnten, das Geld für die Annoncen zu sparen und jene Gelegenheit, weil billiger, zu benutzen. Im Falle einer Stellenmeldung durch den Unternehmer stand der Inhaber des Vereinsarbeitsnachweises als Mittelsperson zwischen dem Arbeitslosen, also dem Verkäufer der Ware Arbeitskraft, und dem Unternehmer als Käufer derselben. Ja noch mehr, er war zugleich im gewissen Sinne Vertrauter des Unternehmers insofern geworden, als er es in der Hand hatte, die eventl. besonderen Wünsche desselben zu befriedigen usw. Daß der Arbeitsvermittler auf diese Weise imstande war, mehr oder weniger beeinflussend auch auf die zu vereinbarende Lohnhöhe zu wirken, namentlich in all den Fällen, wo besondere Bedingungen seitens des Unternehmers in bezug auf Qualifikation 2c. gestellt wurden, versteht sich nach dem Vorhergesagten ohne weiteres. Und so haben wir denn tatsächlich zu konstatieren, daß es vielerorts, namentlich aber in Berlin, durch entsprechend geschickte Ausnutzung der Konjunktur auch ohne Lohnbewegungen gelungen ist, lediglich durch die Arbeitsvermittlung die Löhne der Berufskollegen bis zu einem gewissen Grade in die Höhe zu treiben und zwar namentlich bei den sogenannten qualifizierten Arbeitern des Berufs, den Packern 2c.

Allerdings dürfen wir hierbei nicht unterlassen zu erwähnen, daß diese Einrichtung ebenfalls recht sehr unter der Zerrissenheit zu leiden hatte, die mehr denn ein Jahrzehnt in bezug auf unsere Berufsorganisation in Berlin und anderen Orten Deutschlands herrschte. Jede Gruppe hielt ihren Nachweis und ermöglichte es so dem Unternehmertum unseres Berufs unter Umständen eine gegen die andere auszuspielen. Welch riesiger Erfolg es gewesen wäre, wenn man sich rechtzeitig dazu bequemt hätte, diese Zerrissenheit zu beseitigen, dafür liefern den besten Beweis die ungeheuer gesteigerten Ziffern, mit denen unsere Arbeitsvermittlung gegenwärtig rechnet. Daß auch die Werbekraft der Organisation eine entsprechend höhere gewesen wäre, sei nur nebenbei erwähnt.

Jedoch, nach dem Erstarken der Organisation und der gleichzeitig damit einsetzenden Periode der wirtschaftlichen Kämpfe hat die Arbeitsvermittlung nicht nur nicht an Bedeutung verloren, sondern im Gegenteil noch gewonnen. Ihre Hauptaufgabe ist, bei Vermittlung von Arbeitskräften darüber zu wachen, daß die durch Lohnbewegungen errungene Lohnhöhe nicht dadurch wieder verloren geht, indem beim Arbeitswechsel anstelle des, entsprechend den vereinbarten Grundsätzen bezahlten Arbeiters ein solcher tritt, der billiger arbeitet. Dies ist namentlich in einem Beruf wie dem unseren, der ständig mit einem ziemlich großen Zuzug ungeschulter Leute zu rechnen hat, von besonderer Bedeutung. Deshalb haben wir auch heute noch mit Argusaugen darüber zu wachen, daß unsere gewerkschaftliche Arbeitsvermittlung gut funktioniert, resp. da, wo dieselbe noch nicht vorhanden ist, eingeführt und ausgebaut wird, sei es auch nur zu dem Zwecke, später einmal als Kompensationsobjekt verwandt zu werden.

Lassen wir nunmehr die Entwicklung des Arbeitsnachweises Revue passieren. Wir wiesen schon darauf hin, daß sich auch unsere Unterstützungsvereine bereits mit der Arbeitsvermittlung beschäftigten. So der „Verein Berliner Hausdiener", welcher bald nach seiner Gründung eines seiner Mitglieder als Stellenvermittler wählte und später nach Errichtung eines Bureaus auch einen Arbeitsnachweis einrichtete. Bis zum Anschluß an den Verband hat der Verein seinen Arbeitsnachweis beibehalten und bildet derselbe zurzeit eine Abteilung des Verbandsarbeitsnachweises für Berlin.

Nach der im Jahre 1886 erfolgten Trennung eines Teils der Mitglieder des Vereins Berliner Hausdiener von diesem und Gründung des „Unterstützungsbundes" errichtete auch dieser einen Arbeitsnachweis. Derselbe wurde später von dem Verband der Geschäftsdiener, Packer und Berufsgenossen und in der Folge vom Lokalverband der Handels- und Transportarbeiter weitergeführt. Nebenher sind in Verbindung mit fast jeder neugegründeten Vereinigung auch Arbeitsvermittlungsstellen ins Leben gerufen worden, so daß deren Zahl zeitweise in Berlin 5, 6 und mehr betrug. Allerdings verschwanden dieselben gewöhnlich fast immer so schnell wie die Vereinigung selbst, ohne nennenswerten Einfluß ausgeübt zu haben. Erhalten haben sich, wie schon bemerkt, nur die der beiden vorgenannten Vereinigungen.

Mit Ausbreitung der Lokalorganisation auf andere deutsche Großstädte zu Anfang der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts, griff dieses Streben der Kollegen auf Schaffung eigener Arbeitsnachweise auch auf jene Orte über. Wir sehen da Arbeitsvermittlungsstellen in Breslau, Dresden, Hamburg, Leipzig u. a. O. entstehen, die sich in mehr oder weniger veränderter Form bis auf den heutigen Tag erhalten haben.

Leider sind wir nicht in der Lage, den zahlenmäßigen Nachweis für die diesbezügliche Tätigkeit der Organisationen führen zu können. Wohl wurden hier und da in den in der „Einigkeit" oder im „Korrespondenzblatt" bezw. dem „Handelshilfsarbeiter" enthaltenen Generalversammlungsberichten der Vereine die entsprechenden Vermittlungsziffern veröffentlicht. Wir mußten aber den Versuch, diese Ziffern zusammenzustellen und an dieser Stelle zu veröffentlichen, deshalb aufgeben, weil das betreffende Zahlenmaterial sich denn doch als zu lückenhaft herausstellte. So müssen wir es dabei bewenden lassen zu konstatieren, daß neben den beiden Berliner Arbeitsnachweisen eigentlich nur noch der Breslauer, Hamburger und Leipziger nennenswerte Vermittlungsziffern aufzuweisen hatten.

Erst mit der Gründung des Zentralverbandes kehrt eine planmäßige Statistik auf diesem Gebiete der Verbandstätigkeit ein. Der Verband gründete sofort nach seiner Konstituierung auch einen Arbeitsnachweis in Berlin unter dem Namen „Zentralarbeitsnachweis für Hausdiener, Packer, Kutscher", dem dann nach dem Anschluß des Lokalverbandes dessen Nachweis, sowie im November 1906 auch der des Vereins Berliner Hausdiener angegliedert wurde.

In den ersten beiden Jahren der Verbandstätigkeit wurden Arbeitsnachweise in Hamburg, Hannover und Stuttgart errichtet. Ihnen folgte in der zweiten Geschäftsperiode die Errichtung solcher in: Altona, Breslau, Dresden, Halle, Königsberg, Leipzig und Magdeburg. 1901/02 wurden derartige Einrichtungen geschaffen in Elberfeld, Görlitz und München, 1903/04 in Bremen, Charlottenburg, Köpenick und Frankfurt a. M. und endlich 1905/06 in Chemnitz, Jena, Kiel, Köln, Mannheim, Nürnberg und Stettin. Von diesen gingen im Laufe der Zeit einige wieder ein, eine, und zwar die Stuttgarter, löste sich zu Gunsten der städtischen auf, so daß wir am Schluß des Jahres 1906 insgesamt 23 Arbeitsvermittlungsstellen zu verzeichnen hatten.

Ueber die Tätigkeit dieser Vermittlungsstellen geben uns die im Anhang zu dieser Schrift enthaltenen Tabellen VIII und IX Auskunft. Danach haben sich in den 8 Jahren, in welchen wir über diesen Teil der Verbandsarbeiten genau Buch führten, in den Nachweisstellen insgesamt 40 949 Mitglieder arbeitslos gemeldet. Offene Stellen wurden 55 236 gemeldet, davon 33 213 für fest und 22 020 zur Aushilfe. Besetzt wurden zusammen 36 279, wovon 17 520 feste

und 18 759 Aushilfsstellen waren. Der Prozentsatz der besetzten betrug demnach 65,7 der gemeldeten Stellen.

In Verbindung mit dieser Arbeitsnachweisstatistik wurde gleichzeitig eine solche über die Dauer der verlangten Arbeitszeit und Höhe des angebotenen Lohnes geführt. Die entsprechenden Zahlen sind folgende. Die ermittelte Durchschnittsarbeitszeit betrug für das Jahr 1901 — vorher sind diesbezügliche Feststellungen nicht gemacht worden — 12,5 Stunden. Dieselbe fiel dann ständig, mit Ausnahme des Jahres 1905, bis auf 10,6 Stunden im Jahre 1906. Die geringe Abweichung im Jahre 1905 ist, wie die Tabelle IX ausweist, auf ein Steigen der Vermittlungsziffern für das Speditionsgewerbe zurückzuführen.

Die bei der Arbeitsvermittlung erzielten Durchschnittslöhne sind ebenfalls aus Tabelle VIII ersichtlich. Hier haben wir eine ständige Steigerung zu konstatieren, und zwar von 17,30 Mk. im Jahre 1899 auf 22,45 Mk. im Jahre 1906. In dieser Steigerung liegt gleichzeitig der Beweis für die erfolgreiche Tätigkeit des Verbandes in bezug auf Gestaltung der Lohnhöhe. Hätte die Organisation nicht jede Gelegenheit benutzt, um mit aller ihr zu Gebote stehenden Kraft für Erhöhung der Löhne zu kämpfen, dann wäre sicher auch der bei der Arbeitsvermittlung erzielte Durchschnittslohn in diesen acht Jahren nicht um 5,25 Mk. pro Woche gestiegen.

Die Tabelle IX gibt eine übersichtliche Darstellung des Anteils der einzelnen Branchen an der Arbeitsvermittlung. Daraus geht zunächst hervor, daß die Gruppe Hausdiener und Packer in den ersten Jahren prozentual am stärksten an den gemeldeten sowie besetzten Stellen beteiligt war. Im Laufe der Jahre hat sich das Bild etwas zu ihren Ungunsten nach der Richtung des Transportgewerbes verschoben. Der Anteil der Hausdiener 2c. fiel bei den gemeldeten Stellen von 44,6 pCt. im Jahre 1901 auf 32,8 pCt. im Jahre 1906, und der der besetzten Stellen von 43,3 pCt. auf 31,1 pCt. im selben Zeitraum. Auch der Beteiligungsprozentsatz der Kutscher ist etwas und zwar von 22,6 pCt. auf 18,4 pCt. bei den gemeldeten und von 24,0 auf 16,1 pCt. bei den besetzten Stellen gefallen. Dahingegen stieg der Anteil der Gruppe Speditionsarbeiter 2c. von 27,2 pCt. auf 30,8 pCt. bei den gemeldeten und von 29,3 pCt. auf 34,2 pCt. bei den besetzten Stellen. Fassen wir die beiden Gruppen der Kutscher und Speditionsarbeiter zusammen, so ergibt sich, daß dieselben mit 49.2 pCt. der gemeldeten und 50,3 pCt. der besetzten Stellen im Jahre 1906 an der Arbeitsvermittlung beteiligt waren. Alle anderen Gruppen, außer den vorstehend genannten, waren mit geringeren Ziffern engagiert. Ein besonderes Eingehen darauf erübrigt sich unseres Erachtens, zumal die tabellarische Darstellung diesbezügliche spezialisierte Angaben enthält. Jedenfalls liefert auch die kurze Schilderung der Organisationstätigkeit auf diesem Gebiete den Beweis, daß der Verband als Interessenvertretung der Berufskollegen sich stets und nach jeder Richtung bewährt hat.

Lohnbewegungen und Streiks.

Die Hauptaufgabe der wirtschaftlichen Organisationen der Arbeiter besteht in dem Kampf um bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen. Alle anderen treten hinter dieser Aufgabe weit zurück, bezw. müssen mehr oder weniger dazu dienen, diese eine, wichtigste, nach jeder Richtung zu fördern. In der modernen kapitalistischen Gesellschaft, die auf dem Privatbesitz an den Produktionsmitteln basiert, steht der einzelne Arbeiter als Verkäufer seiner Ware Arbeitskraft dem Käufer

derselben, dem Unternehmer, vollständig schutzlos gegenüber. Der Unternehmer ist infolge seiner wirtschaftlich stärkeren Stellung in der Lage, einseitig die Bedingungen festzusetzen, unter denen er dem Arbeiter die Gelegenheit zur Verwertung seiner Arbeitskraft gestatten will. Der Arbeiter hingegen, als der wirtschaftlich schwächere Teil, ist als einzelner durch den Erhaltungstrieb, also um leben zu können, bezw. durch die Pflichten für seine Familie gezwungen, die ihm gestellten Bedingungen zu akzeptieren, auch dann, wenn sie noch so entwürdigend und ungünstig sein sollten. Der Unternehmer nutzt eben auch bezüglich der Ware Arbeitskraft, genau wie bei Beschaffung jeder anderen Ware, die Konjunktur aus, in dem Bestreben, möglichst billig zu produzieren, um konkurrenzfähig zu bleiben und dabei doch noch einen ansehnlichen Gewinn aus seinem Unternehmen ziehen zu können.

In dieser für den einzelnen Arbeiter so überaus ungünstigen wirtschaftlichen Situation tritt ein Faktor in die Erscheinung, durch welchen die Sachlage wesentlich zu gunsten der Arbeiter beeinflußt wird, das ist die Arbeiterkoalition in der Berufsorganisation mit ihrer auf Zusammenfassen der vorhandenen Kräfte zwecks Erlangung möglichst günstiger Lohn- und Arbeitsbedingungen gerichteten zielsicheren Tätigkeit.

Es ist begreiflich, daß die Unternehmer dem auf Verkürzung der Arbeitszeit bezw. Erhöhung der Löhne gerichteten Bestreben der Arbeiterorganisationen von vornherein schärfsten Widerstand entgegensetzten. Dieses, zumeist in die schroffste Form gekleidete, durch den Standpunkt vom „Herrn im Hause" diktierte ablehnende Verhalten der Kapitalisten gegenüber den minimalsten Arbeiterforderungen, mußte auch dem rückständigsten Arbeiter die Augen darüber öffnen, daß von den Unternehmern auf friedlichem Wege nichts zu erreichen sei. Diese Erkenntnis ebnete naturgemäß der weiteren den Weg in die Köpfe der Arbeiter, daß eine Besserung nur durch Kampf gegen das Unternehmertum durchgesetzt werden könne. Und so sehen wir denn, wie sich mit der fortschreitenden Entwicklung immer mehr und mehr diese Ueberzeugung bei den Arbeitern Bahn bricht, zugleich ihre Kadres füllend, und der Kampf auf der ganzen Linie mit wechselndem Erfolge entbrennt.

Man kann mit Fug und Recht den gegenwärtigen Zeitabschnitt der kapitalistischen Wirtschaftsepoche, das Zeitalter der Lohnbewegungen und Streiks nennen. Das ganze Fühlen und Denken nicht nur der Arbeitermassen, sondern das aller übrigen Gesellschaftsschichten wird beeinflußt von den wirtschaftlichen Kämpfen der Arbeiter gegen das Unternehmertum. Riesenkämpfe um Anerkennung der ökonomischen Gleichberechtigung und das Recht auf Mitbestimmung bei Festsetzung der Arbeits- und Produktionsbedingungen haben das gesamte Wirtschaftsleben wiederholt bis ins Mark erschüttert. Solche Kämpfe werden sich auch in Zukunft vielleicht in verstärkterem Maße wiederholen, trotzdem Kapitalismus und Staatsgewalt sich getreulich miteinander verbunden haben, um die für ihr Recht streitenden Arbeiter in jeder denkbaren und möglichen Weise zu hemmen und zu schädigen. Die Arbeiterorganisationen entfalten sich immer mehr und mehr, erzwingen durch Führung wirtschaftlicher Kämpfe Verkürzungen der Arbeitszeit, Erhöhungen der Löhne und ebnen dadurch dem sozialen Aufstieg der Arbeiterklasse die Wege. Denn keine Macht der Erde ist im stande, diese in der Natur der Dinge liegende Entwicklung aufzuhalten.

Genau so, wie die Erkenntnis der Notwendigkeit des wirtschaftlichen Kampfes die Massen der Industriearbeiter ergriffen hat, nahm sie, wenn auch später und langsamer, von den Köpfen unserer Berufsangehörigen Besitz. Und so sehen wir, wie die Kollegen sich nach und nach mit dem Gedanken der Verbesserung ihrer wirt-

schaftlichen Lage, durch Führung entsprechender Kämpfe gegen das Unternehmertum, vertraut machten. Von der theoretischen Erörterung der Möglichkeit bis zu praktischen Versuchen war selbstverständlich nur ein Schritt, dessen Länge durch die zahlenmäßige Entwicklung der Organisation bedingt wurde.

Aus den bereits in anderem Zusammenhang erörterten Ursachen konnte selbstverständlich in den ersten Jahren unserer Organisationstätigkeit, also in der lokalistischen Organisationsperiode, von der Führung wirtschaftlicher Kämpfe keine Rede sein. Wohl waren wir hier und da durch Streiks anderer Arbeiterkategorien in Mitleidenschaft gezogen worden, aber an selbständige Kämpfe mit dem Unternehmertum unseres Berufs war nicht zu denken. Die maßgebenden Faktoren innerhalb der Organisation verneinten sogar, wie wir gezeigt haben, die Möglichkeit der Durchführung von Lohnbewegungen und Streiks speziell für das Handelsgewerbe, das für die Organisation in den ersten Jahren ihres Bestehens fast ausschließlich in Frage kam. Und bis zu einem gewissen Grade mit Recht. Denn tatsächlich war der Stand der Entwicklung im Handelsgewerbe zur damaligen Zeit der Führung wirtschaftlicher Kämpfe wenig günstig. Der Klein- und Mittelbetrieb überwog und — was den Ausschlag gab — ein erheblicher Teil der in Handelsbetrieben tätigen Arbeiter — die Handlungsgehilfen — war überhaupt für den Organisationsgedanken noch nicht empfänglich. Diese, die gelernten Arbeiter des Berufs, fühlten sich eben damals und fühlen sich zum größten Teil auch heut noch nicht als Arbeiter; sie wiesen es weit von sich, etwa mit denselben Mitteln eine Verbesserung ihrer überaus traurigen Lage herbeizuführen als diese. Unter solchen Umständen ist es begreiflich, wenn damals von der Führung wirtschaftlicher Kämpfe im Handelsgewerbe abgesehen wurde. Aber auch hier änderten sich die Verhältnisse im Laufe der Jahre, wie wir später noch zeigen werden.

Erst mit der Ausbreitung der Organisationsbestrebungen auf das Transportgewerbe tritt eine Aenderung der Anschauungen insofern ein, als sich nunmehr auch die damals leitenden Personen der Ueberzeugung nicht ganz verschließen konnten, daß für diese Berufsgruppen die Voraussetzungen für erfolgreiche Verbesserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse mittels des Lohnkampfes und eventueller Arbeitseinstellung gegeben seien. Die Anwendbarkeit dieses Mittels war bereits an einer Stelle, und zwar in Berlin, erprobt worden, indem hier im Frühjahr des Jahres 1890 ein Kampf im Speditionsgewerbe geführt wurde, in dessen Verlauf es zur Arbeitseinstellung kam. Allerdings endete dieser Streik mit einer Niederlage, welche aber weniger auf mangelnde Solidarität der beteiligten Kutscher und Arbeiter, als vielmehr auf taktisch unkluges Vorgehen der Leiter jener Bewegung zurückgeführt werden muß.

Im späteren Verlauf der Organisationsentwicklung brachte uns dann erst das Jahr 1896 zwei weitere Kämpfe im Transportgewerbe, und zwar bei den ebenfalls in Berlin domizilierenden Firmen „Packetfahrt" und „Privatpost", von denen der bei ersterer Firma ohne Streik, durch Verhandlungen mit Vertretern der Organisation siegreich beendet wurde, der bei letzterer, jedoch zum Streik führte. Im Verlauf dieses Kampfs wurde die bestreikte Firma fallit, wodurch selbstverständlich alle Gewinnchancen verloren gingen.

Mit der im Jahre 1897 ins Leben gerufenen Zentralorganisation unseres Berufs waren die Voraussetzungen zur Führung wirtschaftlicher Kämpfe günstigere geworden, speziell durch die Schaffung der notwendigen breiteren Basis. Wenn es in dieser in den ersten Jahren noch nicht zu umfassenden Bewegungen auf der ganzen Linie kam, so deshalb, weil es zunächst galt, die Zahl der organi-

sierten Berufsangehörigen zu erhöhen, durch Füllung der Kasse die Widerstandskraft zu stärken und dadurch die Gewinnchancen möglichst günstig zu gestalten. Erst nachdem diesbezüglich entsprechend vorgearbeitet worden war, ging auch unsere Organisation mit Ausdauer und Ueberlegung an die Erfüllung ihrer Hauptaufgabe. Mit welchem Erfolge und in welchem Umfange, werden wir nunmehr in gedrängter Kürze versuchen darzulegen.

Um dem Leser ein übersichtliches Bild der Lohnbewegungstätigkeit des Verbandes zu geben, haben wir im Anhang zu dieser Schrift in den Tabellen X und XI eine Zusammenstellung sämtlicher Lohnbewegungen, Streiks und Aussperrungen des Jahrzehnts 1897 bis 1906 gegeben. Wie aus der Tabelle X ersichtlich, wurden in diesem Zeitraum in insgesamt 1174 Fällen Lohnforderungen bezw. solche auf Regelung der Arbeitsverhältnisse an die Unternehmer gestellt. Die Forderungen erstreckten sich auf 5590 Betriebe mit 102 423 Beschäftigten, von denen 85 340 direkt an den Bewegungen beteiligt waren. Auf das erste Jahr der Verbandstätigkeit, 1897, entfielen zwei Fälle, welche sich auf zwei Orte und zwei Betriebe mit 60 Beschäftigten bezw. 56 Beteiligten erstreckten. Die Zahl der Bewegungen stieg auf 12 bezw. 13 in den Jahren 1898 bezw. 1899. Dieselben entfielen auf 7 bezw. 5 Orte und 22 bezw. 182 Betriebe. Beschäftigt waren in diesen Betrieben 773 bezw. 4428 Personen, von denen sich 727 bezw. 4184 an den Lohnbewegungen beteiligten.

Ihren Höhepunkt erreichte die Lohnbewegungstätigkeit zunächst im Jahre 1900. In diesem wurden in 46 Fällen Forderungen gestellt, die sich auf 15 Orte mit 304 Betrieben verteilten. Die Zahl der in letzteren Beschäftigten betrug 15 219, wovon 12 888 an den Bewegungen beteiligt waren. Die für das Jahr 1900 in Betracht kommenden Zahlen wurden wesentlich beeinflußt durch die in dieses Jahr fallenden großen Straßenbahnerbewegungen, von denen allein die bei der „Großen Berliner Straßenbahn" eine Beteiligungsziffer von 4828 Personen aufwies.

Die nunmehr folgenden Krisenjahre weisen einen erheblichen Rückgang der wirtschaftlichen Bewegungen mit 23 in 8 Orten im Jahre 1901 und 19 in 11 Orten im Jahre 1902, sowie entsprechend geringeren Betriebs- und Personenbeteiligungsziffern auf. Die Lohnbewegungen umfaßten hier nur 64 bezw. 43 Betriebe mit 1921 bezw. 1612 Beschäftigten und 1169 bezw. 1083 Beteiligten. Erst das Jahr 1903 brachte wieder eine Erhöhung auf 63 Fälle in 18 Orten für 296 Betriebe mit 3669 Beschäftigten bezw. 2961 Beteiligten. Von da an hatten wir mit einem ständig steigenden Tempo zu rechnen und zwar auf 155, 332 und 508 Fälle in 41, 64 und 116 Orten in den Jahren 1904, 1905 und 1906. Die Zahl der von den Lohnbewegungen betroffenen Betriebe stieg in denselben Jahren auf 491, 1899 und 2287. Die Zahl der in den Betrieben Beschäftigten betrug 13 861, 34 186 und 26 694, und die der Beteiligten 7739, 31 203 und 23 330. Demnach weist also das Jahr 1906 mit 508 Lohnbewegungen in 116 Orten und 2287 Betrieben diesbezüglich die höchsten Beteiligungsziffern auf, wohingegen die Zahl der in den, von Lohnbewegungen betroffenen Betrieben Beschäftigten des Jahres 1905, mit 34 186 und die Zahl der an den Bewegungen Beteiligten, mit 31 203 desselben Jahres höher sind als die Ziffern von 1906.

Die Verteilung der Lohnbewegungen auf die einzelnen Mitgliedschaften an dieser Stelle eingehend zu behandeln, müssen wir uns Raummangels wegen versagen. Wir haben deswegen nur die Angaben einiger älterer Mitgliedschaften herausgegriffen und geben dieselben nachstehend wieder. Danach entfielen auf:

Ort	Bewegungen		Beteiligte		im Durchschnitt pro Bewegung
	Zahl	in pCt.	Zahl	in pCt.	Zahl
Berlin	275	23,4	34642	40,6	126,0
Breslau	31	2,6	3769	4,4	121,6
Dresden	36	3,1	1726	2,0	48,0
Hamburg	121	10,3	8814	10,4	73,3
Königsberg	18	1,5	1136	1,3	63,1
Leipzig	118	10,1	4561	5,3	38,7
Magdeburg	43	3,7	2239	2,6	51,8
München	34	2,9	3295	3,9	96,9
Nürnberg	20	1,7	5279	6,2	264,0
Stuttgart	19	1,6	2870	3,4	151,0
	715	60,9	68371	80,1	95,6

Wie aus obiger Zusammenstellung hervorgeht, kamen auf diese zehn Mitgliedschaften allein 715 = 60,9 pCt. aller Bewegungen mit 68 371 = 80,1 pCt. aller Beteiligten. Obenan steht, wie nicht anders zu erwarten, Berlin mit 23,4 pCt. der Gesamtbewegungen. Dann folgen Hamburg und Leipzig mit 10,3 bezw. 10,1 pCt., während die übrigen Orte weit hinter diesen zurückbleiben. Auch bei der Beteiligtenziffer überragt Berlin mit 40,6 pCt. alle anderen Mitgliedschaften. Die zweite Stelle nimmt auch hier wieder Hamburg mit 10,4 pCt. ein, wohingegen Leipzig mit 5,3 hinter Nürnberg, welches 6,2 pCt. aufweist, zurücktritt. Allerdings muß bezüglich der hohen Beteiligungsziffer Nürnbergs bemerkt werden, daß dieselbe auf die Ausdehnung der Lohnbewegungen auf einige größere industrielle Werke zurückzuführen ist, wodurch die Einstellung höherer als für unseren Beruf in Frage kommenden Zahlen in den Berichtsbogen bedingt wurde. Sehen wir also von der hohen Nürnberger Ziffer ab, dann ergibt sich dieselbe Reihenfolge wie bei den Bewegungen, nur mit dem Unterschiede, daß bei Leipzig die prozentuale Beteiligtenziffer erheblich hinter der prozentualen Zahl der Fälle zurückbleibt. Leipzig weist denn auch tatsächlich die geringste Durchschnittszahl der an den Lohnbewegungen beteiligten Berufsangehörigen mit 38,7 auf, wohingegen Berlin mit 126, Stuttgart mit 151 und Nürnberg mit 264 Personen durchschnittlich pro Bewegung in Betracht kommen.

Außer den vorstehend behandelten Mitgliedschaften wären noch zu erwähnen die in Bremen, Elberfeld, Frankfurt a. M., Hannover, Kiel, Köln und Mannheim domizilierenden, welche namentlich in den letzten Jahren der Verbandstätigkeit Lohnbewegungen in erheblicher Zahl geführt und dabei im großen Ganzen nennenswerte Erfolge erzielt haben.

Aus der Tabelle X geht weiter hervor, in welchem Verhältnis die einzelnen Berufsgruppen an den Lohnbewegungen beteiligt waren. Danach kamen auf das Handelsgewerbe 497 Fälle = 42,3 pCt. mit 20 918 Beteiligten = 24,5 pCt., auf das Transportgewerbe 413 Fälle = 35,2 pCt. mit 32 964 Beteiligten = 38,7 pCt., auf das Verkehrsgewerbe 38 Fälle = 3,2 pCt. mit 15 750 Beteiligten = 18,4 pCt. und auf verschiedene Gewerbe 226 Fälle = 19,3 pCt. mit 15 708 Beteiligten = 18,4 pCt. der Gesamtzahl.

Wie aus diesen Zahlen ersichtlich, überwiegen, soweit die Bewegungen in Betracht kommen, die im Handelsgewerbe geführten

wesentlich. Sodann folgt das Transportgewerbe. Diesem schließen sich der Zahl nach die auf verschiedene Gewerbe entfallenden Bewegungen an, während das Verkehrsgewerbe den weitaus geringsten Beteiligungsprozentsatz aufweist. Anders allerdings bei den Beteiligtenziffern. Hier steht das Transportgewerbe obenan. Dann folgt das Handelsgewerbe, diesem das Verkehrsgewerbe und an letzter Stelle stehen die aus verschiedenen Gewerben Beteiligten. Im Durchschnitt kamen auf jede einzelne Bewegung: im Verkehrsgewerbe 413,1, im Transportgewerbe 79 7 in verschiedenen Gewerben 69,3 und im Handelsgewerbe 42,0 Personen. Danach weist das Verkehrsgewerbe die größten und das Handelsgewerbe im Durchschnitt die kleinsten Bewegungen auf, während auf Transport- und verschiedene Gewerbe die mittleren Bewegungen entfallen.

Die Art der Erledigung aller in den zehn Jahren eingeleiteten Lohnbewegungen ist ebenfalls aus der Tabelle X ersichtlich. Danach wurden durch erfolgreiche Unterhandlungen mit den Unternehmern, also ohne Arbeitseinstellung, beendet 716 Bewegungen = 61,0 pCt. mit 46 186 Beteiligten = 54,3 pCt. der Gesamtzahl. Durch Zurückziehen der Forderungen fanden ihre Erledigung 24 Bewegungen = 2,0 pCt. mit 573 Beteiligten = 0,7 pCt. Zur Arbeitseinstellung führten 434 Lohnbewegungen = 37,0 pCt. mit 38 581 Beteiligten = 45,2 pCt. der Gesamtzahl.

Sehen wir nun zu, welche Erfolge durch diese Tätigkeit der Organisation erzielt worden sind; auch darüber enthält die Tabelle X entsprechende Angaben. Nach diesen wurde in 299 Fällen = 25,5 pCt. eine Verkürzung der täglichen Arbeitszeit für 28 279 =33,1 pCt. der beteiligten Personen durchgesetzt. Diese Verkürzung der Arbeitszeit betrug für die Jahre 1904, 1905 und 1906, für welche ganz genaue Angaben vorliegen, 6,8, 6,9 und 8 Stunden im Durchschnitt pro Woche und Beteiligten. Es ist also demnach mit Hilfe der Organisation gelungen, eine erhebliche Einschränkung der täglichen Arbeitszeit für die beteiligten Berufsangehörigen herbeizuführen und ihnen auf diese Weise mehr Zeit zur Erholung, Pflege des Familienlebens und was das wesentlichste, zur Weiterbildung in jeder Beziehung zu verschaffen.

Es gelang weiter, durch die Lohnbewegungen in 892 Fällen = 76,0 pCt. für 67 896 = 79,6 pCt. der Beteiligten eine Lohnerhöhung durchzusetzen. Dieselbe variierte zwischen 50 Pf. und über 10 Mk. pro Woche bei den einzelnen Bewegungen. Genaue Berechnungen wurden diesbezüglich für die Jahre 1904, 1905 und 1906 angestellt. Nach diesen betrug die Lohnerhöhung pro Beteiligten und Woche: 1904 2,15 Mk., 1905 2,19 Mk. und 1906 2,87 Mk. Die Gesamtsumme für alle Beteiligten stellte sich auf 752 234 60 Mk. im Jahre 1904 und 5 609 411,65 Mk. in den Jahren 1905/06. Rechnen wir dazu die Lohnerhöhungen, welche durch die Bewegungen der Jahre vorher erzielt worden sind und ziehen in Betracht, daß die Zahl derjenigen Berufsangehörigen, welche infolge der von der Organisation geführten Lohnkämpfe eine Erhöhung auch ihrer Bezüge einheimsten, ohne an den Kämpfen beteiligt zu sein, ebenfalls eine recht erhebliche ist, dann ergibt sich eine ungeheure Summe, welche Jahr für Jahr an Mehrlohn für die Kollegen herausgeholt, also dem Unternehmertum abgerungen und den Arbeitern und ihren Familien zugeführt worden ist.

Aber damit sind die Erfolge der Organisation auf diesem Gebiet nicht erschöpft. Durch die vom Verband geführten Lohnbewegungen wurde weiter in 331 Fällen = 28,2 pCt. für 29 492 = 34,6 pCt. der Beteiligten, Bezahlung von Ueberstunden, Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeit durchgesetzt, sowie in 161 Fällen =13,7 für 5729=6,7 pCt. der Beteiligten, Gewährung resp. Er-

höhung von Prozenten, Spesen, Fuhren-, Touren- und Zehrgeldern erzielt. Diese Erfolge lassen sich in Gesamtzahlen nicht wiedergeben, machen aber sicher auch eine ansehnliche Summe pro Jahr aus und erhöhen dadurch die materiellen Errungenschaften der Lohnbewegungen wesentlich.

Deutlicher als durch alle diese Zahlen kann wohl das segensreiche Wirken der Organisation kaum bewiesen werden. Angesichts solcher Erfolge ist es auch verständlich, warum gerade unser Verband sich des bittersten Hasses seitens weiter Unternehmerkreise des Berufes erfreut. Hat er es doch, wie Figura zeigt, außerordentlich gut verstanden, dem Unternehmertum einen Teil der Beute abzujagen, wofür er sicher von vornherein auf Anerkennung dieser Kreise nicht rechnete, auch besonderen Dank nicht erwarten konnte.

Durch die von der Organisation geführten Lohnbewegungen wurden ferner in 151 Fällen = 12,9 pCt. für 8589 = 10,1 pCt. der Beteiligten freie Sonn- und Ruhetage resp. Ferien erkämpft. In 333 Fällen = 28,4 pCt. gelang es außerdem, für 23 975 Beteiligte = 28,1 pCt. der Gesamtzahl sonstige Verbesserungen zu erzielen, als da sind: Bezahlung von Mittagsgeldern, Lohnzahlung am Freitag, Vereinbarungen laut § 616 des B. G. B., Abschaffung von Kautionen, Abschaffung und Einschränkung resp. Regelung der Strafen für verursachten Schaden 2c., Lieferung von Utensilien und Arbeitsgeräten, Aufhebung des Kost- und Logiszwanges beim Unternehmer, Schaffung von Schiedsinstanzen, Anerkennung des Verbands-Arbeitsnachweises, Schaffung resp. Verbesserung sanitärer Einrichtungen und Schutzvorrichtungen, bessere Behandlung seitens der Unternehmer resp. Vorgesetzten, Entfernung mißliebiger Personen u. a. m.

Zu erwähnen wäre sodann noch, daß es in 83 Fällen = 7,1 pCt. gelang, für 3060 = 3,6 pCt. der an den Lohnbewegungen Beteiligten, Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen resp. Maßregelungen von Mitarbeitern, Vertrauensleuten 2c. abzuwehren. Also auch nach dieser Richtung hat sich die Organisation als Schutzwall der Berufsangehörigen gegen Unternehmerwillkür durchaus bewährt.

In der Tabelle XI ist eine Zusammenstellung der im Jahrzehnt 1897—1906 geführten Streiks, sowie der Aussperrungen gegeben. Aus derselben geht hervor, daß wir insgesamt 345 Angriffs- und 89 Abwehrstreiks zu führen hatten. An ersteren waren 35 876, an letzteren 2705 Berufsangehörige beteiligt. Von den an den Angriffsstreiks Beteiligten gehörten insgesamt 32 163 = 89,7 pCt. der Organisation an, davon 11 921 = 33,2 pCt. der Gesamtzahl länger als 6 Monate. Die Zahl der an den Abwehrstreiks beteiligten Organisationsmitglieder betrug 2519 = 93,1 pCt. Davon waren 1113 = 41,1 pCt. der Gesamtzahl länger als 6 Monate Verbandsmitglieder. Durch die Aussperrungen, deren wir 9 mit 2737 Beteiligten zu verzeichnen hatten, wurden 2729 Angehörige des Verbandes in Mitleidenschaft gezogen, wovon 1658 = 60,6 pCt. der Gesamtzahl länger als 6 Monat Mitglied waren. Die Zahl der an allen Streiks und Aussperrungen der zehn Jahre 1897—1906 beteiligten Verbandsmitglieder betrug demnach 37 411 = 90,5 pCt. der Gesamtbeteiligten. Von diesen waren länger als 6 Monat Mitglied, also vollberechtigt im Sinne des Verbandsstatuts, 14 692 = 35,6 pCt. der Gesamtzahl.

Die Gesamtdauer der Angriffsstreiks betrug 363 Wochen und 4 Tage oder durchschnittlich pro Streik 7.4 Tage. Die Abwehrstreiks dauerten zusammen 135 Wochen und 6 Tage = 10,7 Tage pro Streik im Durchschnitt. Die 9 Aussperrungen dauerten 28 Wochen und drei Tage, das ergibt eine Durchschnittsdauer jeder Aussperrung von 8,1 Tagen.

Von den an den Streiks und Aussperrungen beteiligten 41 318 Personen waren 23 685 = 57,3 pCt. verheiratet, 17 238 = 41,7 pCt. unverheiratet und von 395 = 1,0 pCt. wurden diesbezügliche Angaben nicht gemacht. Die Streikenden und Ausgesperrten hatten insgesamt 38 253 Kinder unter 15 Jahren zu ernähren.

Ueber den Ausgang der Streiks und Aussperrungen gibt die Tabelle XI ebenfalls Auskunft. Es endeten danach mit einem vollen Erfolge 206 = 59,7 pCt. der Angriffsstreiks, 41 = 46,1 pCt. der Abwehrstreiks und 3 = 33⅓ pCt. der Aussperrungen. Teilweiser Erfolg wurde erzielt bei 73 = 21,2 pCt. der Angriffsstreiks, 12 = 13,5 pCt. der Abwehrstreiks und 3 = 33⅓ pCt. der Aussperrungen. Ohne Erfolg endeten von den Angriffsstreiks 66 = 19,1 pCt., von den Abwehrstreiks 36 = 40,4 pCt. und von den Aussperrungen 3 = 33⅓ pCt. Mithin hatten wir vollen bezw. teilweisen Erfolg zu verzeichnen bei 338 = 76,3 pCt. aller Streiks und Aussperrungen, wohingegen 105 = 23,7 pCt. derselben erfolglos verliefen. Wir können also demnach konstatieren, daß der weitaus größte Teil unserer Lohnkämpfe von ganzem oder teilweisem Erfolge begleitet gewesen ist. Fassen wir die bezüglich unserer Gesamtbewegungen gemachten Feststellungen mit denen über die Streiks zusammen, so ergibt sich, daß von insgesamt 1174 eingeleiteten Lohnbewegungen 1045 mehr oder weniger erfolgreich für die Beteiligten durchgeführt wurden. Jedenfalls ist dies ein Ergebnis, auf das die Organisation Ursache hat stolz zu sein.

Die durch Führung der wirtschaftlichen Kämpfe verursachten Ausgaben sind ebenfalls in den beiden genannten Tabellen aufgeführt. Danach entfielen auf: Angriffsstreiks 345 501,74 Mk., Abwehrstreiks 60 159,10 Mk. und Aussperrungen 96 235,95 Mk. Mit diesen Summen sind allerdings die Ausgaben für wirtschaftliche Kämpfe nicht voll erfaßt, es kommen vielmehr noch die, für die Opfer der Bewegungen, die Gemaßregelten, Inhaftierten und deren Familien 2c. hinzu, so daß auf Konto Lohnbewegungen insgesamt 694 984,34 Mk. Ausgaben entfallen.

Im Anschluß an die allgemeine Behandlung der von der Organisation geführten Kämpfe halten wir uns für verpflichtet, auf einzelne Bewegungen speziell deshalb näher einzugehen, weil deren Ursachen und Verlauf Anlaß zu besonderen Betrachtungen bieten. Zunächst handelt es sich hierbei um Bewegungen, deren Ziel nicht in der Verkürzung der Arbeitszeit und Erhöhung des Lohnes 2c. zu erblicken war, sondern um Kämpfe, die direkt gegen behördliche Organe, und zwar die Polizeiverwaltungen, um Zurücknahme von Polizeiverordnungen geführt wurden.

So erließ der Breslauer Polizeipräsident im Herbst 1900 eine Verordnung für das Droschkenfuhrgewerbe, durch welche u. a. bestimmt wurde, daß an jedem zweiten resp. dritten Tage der Droschkenkutscher im Sommer um 6, im Winter um 7 Uhr auf dem ihm von der Polizei angewiesenen Standplatze zu erscheinen hat und denselben vor 11 Uhr abends nicht verlassen darf. Gegen diese und einige andere Bestimmungen der Verordnung wandten sich nicht nur die in unserem Verband organisierten Kutscher, sondern auch die Fuhrunternehmer. In Versammlungen der Kutscher und Unternehmer wurde zunächst beschlossen, den Polizeipräsidenten durch eine gemeinsame Deputation um Zurücknahme der Verordnung zu ersuchen. Die Deputation wurde jedoch abschlägig beschieden.

Inzwischen war der Zeitpunkt der Einführung dieser Verordnung, der 1. Dezember 1900, in nächste Nähe gerückt, und die Beteiligten hatten ihre Vorbereitungen so getroffen, daß im Moment des Inkrafttretens der neuen Verordnung sämtliche Droschken aus dem

Verkehr gezogen werden konnten. Um jedoch kein Mittel unversucht zu lassen, durch welches eventl. eine Beilegung des Konflikts herbeigeführt werden konnte, wurde in gemeinsamer Versammlung beschlossen, eine Deputation an das Handelsministerium zu entsenden. Die Deputation wurde am 28. November 1900 vorstellig und erhielt die Zusage der Zurücknahme der strittigen Verordnung. Kurz vor Toresschluß, am Donnerstag, den 30. November, traf dann das entsprechende Schreiben ein und war somit der Kampf überflüssig geworden. Die Verordnung wurde „bis auf weiteres" zurückgezogen und — ist bis heute nicht wieder zum Vorschein gekommen.

Ein ähnlicher Kampf entbrannte im Herbst 1902 in Hamburg. Auch hier war die Ursache zum Konflikt der Erlaß neuer Bestimmungen bezüglich des Straßenverkehrs resp. der Fuhrwerksordnung, welche am 1. September 1902 in Kraft treten sollten, ohne daß es die Behörde für notwendig gehalten hatte, vorher die Beteiligten irgendwie um ihre Ansicht zu befragen, eine Art, wie sie eben nur in Preußen-Deutschland — einschließlich der „freien" Republik Hamburg — möglich und an der Tagesordnung ist.

Die in der fraglichen Verordnung enthaltenen Punkte bezogen sich auf:

1. Die Straßenordnung im allgemeinen.
2. Die Verordnung betr. den Karrenhandel auf der Straße.
3. Den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.
4. Die Droschkenordnung.

Der Kampf gegen die letztere Verordnung war der Anlaß zu dem kurzweg Droschkenkutscherstreik genannten Ausstande der sämtlichen Hamburger Fuhrherren und ihrer Kutscher.

Wir übergehen die einzelnen Vorkommnisse, welche dieser Kampf, der mit seltener Einmütigkeit aller Beteiligten tagelang geführt wurde, zeitigte und bemerken nur, daß auch hier die Vertreter unseres Verbandes es waren, welche organisierend und den taktischen Verlauf bestimmend in den Kampf eingriffen. Der Erfolg des Ausstandes war, daß die fragliche Polizei-Verordnung zurückgezogen wurde. Außerdem erklärte sich die Polizeibehörde damit einverstanden, daß in Zukunft vor Inkrafttreten neuer Verordnungen immer erst die Beteiligten gehört werden sollten.

Außer diesen beiden Konflikten gelang es noch in einer Reihe anderer Orte, durch Eingaben an bezw. Verhandlungen mit behördlichen Organen drückende Bestimmungen zu mildern resp. zu beseitigen, so daß sich die Organisation auch auf diesem Gebiete als ein wirksamer Schutzwall gegen Drangsalierungen und Erschwerungen der beruflichen Tätigkeit erwiesen hat.

Des besonderen Schutzes hatten sich weiter seitens der maßgebenden Behörden und regierenden Kreise die Großunternehmer des Verkehrsgewerbes zu erfreuen. Wir erinnern hierbei nur an das Verhalten des Ministers Freiherrn von Rheinbaben und des verflossenen Eisenbahnministers Thielen anläßlich des Streiks der Berliner Straßenbahner im Jahre 1900. Welche Stellung diese beiden verantwortlichen Personen gegenüber dem berechtigten Vorgehen der Straßenbahnangestellten einnahmen, verdient an dieser Stelle wiedergegeben zu werden. Minister v. Rheinbaben äußerte sich anläßlich einer im Abgeordnetenhause eingebrachten Interpellation zum Straßenbahnerausstande wie folgt:

„Nun haben aber die Angestellten der Straßenbahn bei ihren Versuchen, eine Lohnaufbesserung zu erhalten, einen überaus bedenklichen Weg beschritten. Sie haben sich unter die Führung einer sozialdemokratischen Gewerkschaft be-

geben und sich unter deren Leitung zu Forderungen bewegen lassen, die mit der Disziplin und Aufrechterhaltung der Ordnung nicht mehr vereinbar sind. Wäre die Direktion auf diese Bedingungen eingegangen, so hätte die Aufsichtsbehörde prüfen müssen, ob sie nicht hätte dagegen einschreiten müssen. Für mich handelt es sich darum, die öffentliche Ordnung allen Angriffen gegenüber unnachsichtlich und nachdrücklich aufrecht zu erhalten."

Noch offener ergriff der Eisenbahnminister Thielen für die Direktion Partei. Er äußerte folgendes:

„Ob die Berliner Straßenbahn-Gesellschaft Sympathien hat oder nicht, darauf kann es in diesem Falle absolut nicht ankommen. Es sind zweierlei Forderungen gestellt: einmal die Lohnforderungen, und zweitens solche, bei denen es sich um die Disziplin dreht. In der Lohnfrage ist die Gesellschaft so weit als irgend möglich entgegengekommen. Die Differenz zwischen dem Geforderten und Bewilligten ist hier durchaus geringfügig. Doch dagegen (mit lauter Stimme) ist mit meinem vollen Wissen und meiner vollen Billigung die Gesellschaft allen Forderungen entgegengetreten, die sich auf Ordnung und auf die Disziplin bezogen. Es sind Forderungen gestellt, mit denen keine Verkehrsanstalt ihre Aufgaben erfüllen kann. Die Staatsregierung würde in die Lage gekommen sein, zu prüfen, ob sie bei Bewilligung der Forderungen durch die Direktion nicht ihrerseits hätte einschreiten müssen. Die Gesellschaft ist auf diese Forderungen mit vollem Recht nicht eingegangen. In dieser Beziehung mußte eine Einigung abgelehnt werden. Das Gewerbegericht ist für Straßenbahnen nicht zuständig. Es sind eben andere Rücksichten, die bei den Angestellten der Verkehrsanstalten durchgeführt werden müssen, wie bei den Angestellten jedes andern Betriebs."

Da der Minister Thielen auch anläßlich des Ausstandes der Hannoverschen Straßenbahner Partei ergriffen hatte, indem er eine Polizeiverfügung, wonach jeder Straßenbahnführer eine Lehrzeit von 4 Wochen durchmachen mußte, außer Kraft setzte, sah sich unsere Organisation veranlaßt, zu dieser Angelegenheit auf ihrem Kongreß zu Nürnberg 1901 Stellung zu nehmen. Nach eingehender Behandlung der ganzen Angelegenheit und kritischer Beleuchtung des Verhaltens der beiden Minister gelangte folgende Resolution zur einstimmigen Annahme:

„Der Kongreß der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands zu Nürnberg protestiert mit aller Entschiedenheit gegen die einseitigen Eingriffe der preußischen Minister von Thielen und Rheinbaben in die Straßenbahnerbewegungen zu Gunsten der Unternehmer.

Der Kongreß ist der Meinung, daß ein Minister, wie Herr von Thielen, dessen Gehalt aus den Steuergroschen auch der Arbeiter bestritten wird, niemals seine Stellung, wie gelegentlich des Straßenbahnerstreiks in Hannover, dazu benutzen darf, daß er entgegen den am Orte bestehenden polizeilichen Vorschriften gestattet, daß ungeübte, nur von Beamten des beteiligten Unternehmens geprüfte Wagenführer den Dienst versehen und so nicht nur sich selbst, sondern auch den gesamten Straßenverkehr und das Leben der Straßenpassanten aufs Höchste gefährden nur aus dem Grunde, um dem Unternehmer die Aufrechterhaltung des Betriebes zu ermöglichen.

Der Kongreß erwartet weiter, daß die Regierungen und deren Organe in der Zukunft sich bei Lohnbewegungen der Straßenbahner vollständig neutral verhalten, die Koalitionsfreiheit derselben in keiner Weise antasten und sich jeder Einmischung zu Gunsten der Betriebsleitungen enthalten.

Der Kongreß fordert die Stellung der Straßenbahnangestellten unter die Gewerbeordnung und die Anwendung derselben auf die Verkehrsbetriebe aller Art.

Dieses hält der Kongreß für umso notwendiger, als gegenwärtig die Angestellten schutzlos der Willkür ihrer Arbeitgeber ausgeliefert sind und dieser Zustand auf die Dauer unhaltbar ist.

Ferner verlangt der Kongreß, daß im Interesse der Sicherheit des Betriebes sowohl als auch zur Verhütung von Unfällen die Funktionsfähigkeit der Wagenbremsen 2c. mindestens wöchentlich einmal von sachverständigen behördlichen Organen geprüft wird.

Diese Prüfung ist umso notwendiger, als unter den gegenwärtigen Verhältnissen die Straßenbahngesellschaften sich keineswegs scheuen, Betriebsmaterial zu verwenden, das die Sicherheit des Verkehrs eminent gefährdet und geeignet ist, auch die Sicherheit des Lebens der Straßenpassanten in hohem Maße in Frage zu stellen."

Gegenüber dem Verhalten der behördlichen Organe in Norddeutschland verdient lobend hervorgehoben zu werden das der Stuttgarter Stadtverwaltung anläßlich des Streiks der dortigen Straßenbahner im Jahre 1902. Wenn dies keine für uns günstigen Folgen zeitigte, so deshalb, weil es nicht gelang, den Betrieb in den Besitz der Kommune überzuführen.

Tarifverträge.

Nichts kann wohl deutlicher die Behauptungen der Feinde der modernen Arbeiterbewegung, daß die Gewerkschaften nur Streikvereine seien, ad absurdum führen, als die Tatsache der Tarifabschlüsse. Es gibt heute kaum noch eine leistungsfähige Gewerkschaft, die nicht mehr oder weniger entschieden auf die tarifliche Bindung der Arbeitsbedingungen für längere oder kürzere Zeit hinarbeitet. Und mit Recht. Liegt es doch auch im Interesse der Gewerkschaften selbst, die durch rastloses Mühen und energisches Kämpfen eroberte Position möglichst vor ständigen Störungen dadurch zu bewahren, daß die erzielten Verbesserungen im Arbeitsverhältnis auf kürzere oder längere Zeit festgelegt werden. Dadurch sichert sich die Organisation zunächst für bestimmte Zeiten ihre Kampferrungenschaften und erhält auch zugleich die Möglichkeit, von Zeit zu Zeit mitbestimmend auf die Gestaltung der Verhältnisse einwirken zu können, was sie wiederum ihrem Ziele, der Einführung des Konstitutionalismus in die Betriebe, entsprechend näher bringt.

Ohne nun in falsch angewandtem Optimismus die Tarifverträge als Friedensdokumente schlechtweg bezeichnen zu wollen, — die richtigere Bezeichnung wäre wohl Waffenstillstandsdokumente — haben auch wir für unsere Organisation den Abschluß von solchen Verträgen stets als erstrebenswertes Ziel bezeichnet und demgemäß zu wirken versucht. Diese unsere Stellung ist erneut festgelegt worden durch Annahme einer entsprechenden Resolution auf unserer fünften Generalversammlung 1907 in Berlin. Hier der Wortlaut derselben:

„Die 5. Generalversammlung des Verbandes der Handels-, Transport-, Verkehrsarbeiter- und -Arbeiterinnen Deutschlands erklärt die tarifliche Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse zur Erreichung des Zieles, — die Lage der Berufsangehörigen zu heben — für notwendig und erstrebenswert. Die Generalversammlung macht es daher allen Verbandsfunktionären zur Pflicht, bei Lohnbewegungen dahin zu wirken, daß eine tarifliche Festlegung der Lohn- und Arbeitsbedingungen herbeigeführt wird. Als relativ vollkommenste Regelung — weil im Interesse der Allgemeinheit liegend — ist der Abschluß von Kollektiv- resp. Korporativ-Verträgen zu erstreben.

Von allen Tarifverträgen, welche den Unternehmern eingereicht werden sollen, ist dem Zentralvorstand vorher Abschrift einzusenden; ohne Zustimmung des letzteren dürfen Verträge nicht abgeschlossen werden."

Damit dürfte wohl unsere Stellung zu den Tarifabschlüssen für Freund und Feind genügend klargelegt sein. Daß wir aber, selbst wenn wir es wollten, uns nicht dem Wahne hingeben könnten, die Tarifverträge seien tatsächlich das Mittel, den wirtschaftlichen Kampf zu beseitigen und den dauernden Frieden vorzubereiten, dafür sorgen schon die Unternehmer selbst zur Genüge. Es ist ferner von Interesse, festzustellen, wie bedeutende Unternehmervereinigungen über diese Frage denken. In einer Sitzung des Zentralverbandes deutscher Industrieller, welche im Mai 1905 stattfand, wurde diesbezüglich folgende Erllärung niedergelegt:

„Der Zentralverband deutscher Industrieller betrachtet den Abschluß von Tarifverträgen zwischen den Arbeitgeberorganisationen und den Organisationen der Arbeiter als der deutschen Industrie und ihrer gedeihlichen Fortentwicklung überaus gefährlich. Die Tarifverträge nehmen ebensowohl dem einzelnen Arbeitgeber die für die sachgemäße Fortführung jedes Unternehmens notwendige Freiheit der Entschließung über die Verwendung seiner Arbeiter und die Lohnfestsetzung, als wie sie auch den einzelnen Arbeiter unvermeidbar unter die Herrschaft der Arbeiterorganisation bringen. Die Tarifverträge sind nach der Ueberzeugung des Zentralverbandes, wie auch durch die Erfahrungen in England und Amerika voll bestätigt wird, schwere Hindernisse der technischen und organisatorischen Fortschritte der deutschen Industrie."

Das ist deutlich. Aber wozu in die Ferne schweifen, wenn das „Gute" so nahe liegt. Hören wir, welchen Standpunkt maßgebende Unternehmer unseres Berufs zu dieser Frage einnehmen. In der am 6. Mai 1907 im „Norddeutschen Hof" zu Berlin tagenden Konferenz von Vertretern des „Verbandes der Arbeitgeber in den Transport- und ähnlichen Gewerben Deutschlands" äußerte sich der Vorsitzende des Leipziger Arbeitgeberverbandes unseres Berufs folgendermaßen:

„Herr Direktor Keller — Direktor der Dresdener Lagerhaus-Aktiengesellschaft — steht auf dem Standpunkte des unbedingten Kontraktabschlusses mit den organisierten Arbeitern des Zentralverbandes im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe, und ihm möchte ich auch widersprechen. Vertragsabschlüsse speziell mit diesem genannten Zentralverbande dürfen nur dann gemacht werden, wenn man dazu gezwungen ist und kein anderer Weg mehr übrig bleibt. Keinesfalls aber darf dies vorschnell und ohne Not geschehen, denn es gibt (auch bei Ihnen in Dresden) Arbeiter, die nichts von den sozialdemo-

kratisch-organisierten Gewerkschaften wissen wollen. Diese Leute werden durch den voreiligen Vertragsabschluß in die gegnerische Organisation hineingetrieben. Wir fördern also dadurch die gegnerischen Bestrebungen und graben uns den Boden ab."

Auch diese Ausführungen lassen an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig. Sie zeigen uns aber gleichzeitig den Weg, auf welchem die Vertretung unserer Interessen auch in Zukunft erfolgreich zu betreiben sein wird.

Sehen wir nun zu, wie weit es uns bisher gelungen ist, die bei Lohnkämpfen durchgesetzten Verbesserungen auf kürzere oder längere Zeit festzulegen. Auch darüber gibt uns die im Anhang enthaltene Tabelle X Aufschluß. Nach dieser gelang es uns in insgesamt 355 Fällen = 30,2 pCt. für 26 840 = 31,5 pCt. der Beteiligten eine tarifliche Bindung des Arbeitsverhältnisses durchzusetzen. Von diesen Tarifabschlüssen entfielen 170 auf das Jahr 1906, 110 auf 1905 und 59 auf 1904, wohingegen die ersten drei Jahre der Verbandstätigkeit gar keinen und die Jahre 1900—1903 solche nur in ganz geringer Zahl aufweisen. Wir sehen eben auch hier, durch den Einfluß, welchen das Erstarken der Organisation naturgemäß mit sich bringt, die Dinge in unserem Sinne entwickeln.

Was nun die Verteilung der Tarifverträge auf die einzelnen Branchen des Berufs anbetrifft, so beschränkten sich dieselben in den ersten Jahren der Verbandstätigkeit fast ausschließlich auf das Transportgewerbe. Erst nach und nach wuchs die Zahl der in verschiedenen Gewerben abgeschlossenen Verträge. Das Handelsgewerbe, für welches allerdings einzelne Tarife seit Jahren bestehen, weist namentlich in den Jahren 1905 und 1906 diesbezüglich ein recht lebhaftes Entwicklungstempo auf, was selbstverständlich auch auf das Erstarken der Organisation in dieser Berufsgruppe zurückzuführen ist. Besonders zu erwähnen ist hierbei der am 1. August 1906 in Kraft getretene Tarif für die in Genossenschaftsbetrieben tätigen Berufsangehörigen, weil er der erste ist, der Geltung für ganz Deutschland besitzt. Auf die einzelnen Bestimmungen desselben an dieser Stelle einzugehen, können wir unterlassen, da dies ausführlich in einer besonderen Schrift geschehen wird. Alle übrigen Tarifabschlüsse sind örtlichen Charakters bezw. mit einzelnen größeren Firmen abgeschlossene Verträge. Die Zahl der mit Unternehmern des Verkehrsgewerbes vereinbarten Tarifverträge ist zurzeit eine recht minimale, was im wesentlichen auf das geringe Interesse zurückzuführen sein dürfte, welches in weiten Kollegenkreisen dieser Berufsgruppe in bezug auf die Organisation zu konstatieren ist.

Wenn wir unsere gesamte auf Verbesserung der Arbeits- und Lohnverhältnisse 2c. der Berufsangehörigen gerichtete Tätigkeit betrachten, dann können wir mit Genugtuung konstatieren, daß diesbezüglich außerordentliche Erfolge, namentlich in den letzten Jahren erzielt worden sind. Ist es uns doch gelungen, die bis dahin miserablen Löhne vielfach bis zu 100 pCt. zu erhöhen, und dadurch erst den Berufsangehörigen die Existenz als ehrliche Menschen zu ermöglichen. Aber wir dürfen nicht rasten, denn noch sehr viel ist zu bessern. Gilt es doch auch in bezug auf Verkürzung der Arbeitszeit dem Schneckentempo der deutschen Sozialreform durch die Selbsthilfe weit vorauszueilen auf dem Wege zum Ziel. Daß aber unsere Kämpfe in der Zukunft vielfach schwerer sein werden wie bisher, dürfen wir uns nicht verhehlen. Hatten wir es bei den verflossenen Kämpfen vielfach mit einem unorganisierten Unternehmertum zu tun, dem wir unsere Bedingungen verhältnismäßig leicht mit Erfolg aufnötigen konnten, so dürfte das Erstarken der Arbeitgeberorganisation in der letzten Zeit dazu angetan sein, unseren Siegeszug etwas zu

verlangsamen. Sicher haben wir uns auf schwere Konflikte gefaßt zu machen, zumal es in jenen Kreisen mit dem sozialen Verständnis nicht sonderlich weit her ist. Die Tatsache, daß an die Spitze der Arbeitgeberorganisation unseres Berufs notorische Scharfmacher gestellt worden sind, die die Arbeiterorganisation nicht als gleichwertigen Faktor im Wirtschaftleben ansehen und behandeln, muß uns veranlassen, unsere Kampfesmittel und -Waffen auf ihre Brauchbarkeit und Schärfe genauestens zu prüfen.

Die Unterstützungs-Einrichtungen des Verbandes.

Nachdem wir die Haupttätigkeit der Organisation auf den wichtigsten Gebieten des sozialen und wirtschaftlichen Kampffeldes haben Revue passieren lassen, sei es uns zum Schluß noch gestattet, kurz auf dasjenige Gebiet einzugehen, durch welches die Organisation versucht hat, die im Kampf stehenden Organisationstruppen vor dem Ermatten zu schützen und die in der Hitze des Gefechtes zu Schaden gekommenen wieder kampffähig zu machen. Es ist dies das Gebiet der Unterstützungseinrichtungen, wegen dessen Propagierung den Gewerkschaften so oft schon von verschiedenen Seiten der Vorwurf gemacht worden ist, es führe die Organisationen der Versumpfung entgegen, lenke sie vom ernsten Kampfe um ihre Ideale ab usw. Wie wenig zutreffend derartige Annahmen sind, dürften dem Leser unsere im vorigen Buchabschnitt über die vom Verband geführten Lohnkämpfe gemachten Ausführungen und noch verschiedene andere Hinweise auf die von der Organisation ausgeübte Tätigkeit bewiesen haben. Es ist im Gegenteil gerade durch die Entwicklung unseres Verbandes und sein Wirken der Beweis erbracht, daß jene Behauptungen nicht im entferntesten zutreffen, sondern daß im Gegenteil die Unterstützungseinrichtungen erst den Kitt bilden, durch den die Organisation zusammengehalten und für den Kampf insofern vorbereitet wird, als sie über die Mittel verfügt, die geschwächten Kämpfer wieder aufzurichten bezw. sie in Zeiten ungünstiger Wirtschaftskonjunkturen vor dem Hinabsinken ins völlige Elend zu bewahren.

Nun zu den Unterstützungseinrichtungen selbst. Wir haben bereits bei Behandlung der Entwicklung der Berufsorganisation gezeigt, daß es wesentlich andere Verhältnisse waren, die bezüglich Bildung und Gestaltung unserer Organisation mitbestimmend wirkten, als bei den Gewerkschaften der Industriearbeiter. Die Tatsache, daß sich die moderne Organisation unseres Berufs aus Unterstützungsvereinen entwickelt hat, bedingte von vornherein auch in dieser die Schaffung solcher Einrichtungen.

Zunächst war es die Unterstützung in Krankheitsfällen, sowie die Beerdigungsbeihilfe, welche mit übernommen werden mußten und bis auf den heutigen Tag beibehalten worden sind. Sodann kam mit der Gründung des Zentralverbandes die Arbeitslosenunterstützung und die Gewährung des Rechtsschutzes hinzu. Erstere wurde speziell deshalb eingeführt, um den Handelshilfsarbeitern und einigen anderen Berufsgruppen, welche zeitweise unter großer Arbeitslosigkeit zu leiden haben, einen größeren Schutz zu teil werden zu lassen. Durch die Einführung des Rechtsschutzes sollten sodann andererseits die Angehörigen des Transport- und Verkehrsgewerbes, die bei ihrer Tätigkeit in dem Großstadtgetriebe den Gefahren von Kollisionen mit den Straßenbahnen und Gefährten jeglicher Art, sowie Differenzen mit den Organen der Sicherheitsbehörden in erheblichem Maße ausgesetzt waren, geschützt werden. So versuchte eben die Organisation durch

genaueste Erkundung der empfindlichsten Stellen im Berufsleben der Verbandsmitglieder, diese durch Anwendung entsprechender Mittel zu stärken und so die Kampfposition des Verbandes möglichst widerstandsfähig zu gestalten. Daß die damaligen Leiter der Organisation das richtige getroffen haben, hat die Entwicklung in der Folgezeit bis auf den heutigen Tag zur Genüge dargetan.

Die im Anhang zu dieser Schrift enthaltenen Tabellen XIII und XIV geben ein anschauliches Bild von dem Umfange der Unterstützungen innerhalb des Verbandes und deren Einfluß auf die Finanzen desselben. Insgesamt wurden in den zehn Jahren der Verbandstätigkeit an Unterstützungen verausgabt 1 344 147,86 Mark. Davon entfielen auf Streik- und Gemaßregelten-unterstützung 694 984,89 und auf die übrigen Unterstützungsarten 649 162,97 Mark. Die Arbeitslosenunterstützung erforderte 142 883,38 Mark, die Krankenunterstützung 325 464,65 Mark, die Beerdigungsbeihilfe 64 276,97 Mark, die Unterstützung in besonderen Notfällen 51 849,16 Mark und der Rechtsschutz 64 688,81 Mark.

Die Belastung der von den Mitgliedern geleisteten Wochenbeiträge durch die Unterstützungen schwankte bei der Arbeitslosenunterstützung zwischen 0,78 Pf. im Jahre 1898 als Mindest- und 2,29 Pf. im Jahre 1902 als Höchstsatz. Dieses, sowie das Jahr 1901 weisen auch bei der Krankenunterstützung mit 4,21 bezw. 3,87 Pf. die höchste Belastung pro Wochenbeitrag auf. Hier machte sich eben der Einfluß der wirtschaftlichen Krise außerordentlich bemerkbar. Die Beerdigungsbeihilfe schwankte zwischen 0,34 und 0,86 Pf. pro Beitrag und ist im Jahre 1906 — infolge Erhöhung der Bezüge — am höchsten. Die Unterstützung in besonderen Notfällen differiert zwischen 0,41 und 0,69 Pf. und der Rechtsschutz zwischen 0,23 und 0 83 Pf. pro Beitrag. Die Belastung des Wochenbeitrages durch die Ausgaben für Lohnbewegungen betrug 0,40 Pf. im Jahre 1897 und stieg auf 10,90 Pf. im Jahre 1904, das Jahr 1906 steht mit 10,52 Pf. an zweithöchster Stelle.

Die Berechnung der Unterstützungen pro Mitglied im Jahresdurchschnitt ist aus Tabelle XIV ersichtlich. Dieselbe ergab für die Arbeitslosenunterstützung 27 Pf. im Jahre 1900 als Minimum und 85 Pf. im Jahre 1902 als Maximum. Die Krankenunterstützung kam mit 31 Pf. als Mindestbetrag im Jahre 1897 und 1,54 Mk. als Höchstbetrag im Jahre 1902 in Betracht. Die Beerdigungsbeihilfe schwankt zwischen 11 und 35 Pf., die Unterstützung in besonderen Notfällen zwischen 12 und 27 Pf. und der Rechtsschutz zwischen 0,5 und 32 Pf. pro Jahr und Mitglied. An Streik- und Gemaßregeltenunterstützung wurden im Jahre 1897 0,9 Pf. im Minimum und 1906 im Maximum 4,30 Mk. verausgabt.

Wir sehen aus alledem, daß es annehmbare Leistungen sind, welche der Verband auch auf diesem Gebiet aufzuweisen hat. Ganz respektable Summen wurden, zur Linderung der Not und Bedrängnis, den einzelnen Verbandsmitgliedern aus Mitteln der Allgemeinheit zugeführt. Sie beweisen deutlicher als Worte es vermögen, den Wert und die Notwendigkeit der Organisation.

Schlussbetrachtungen.

„Und sie bewegt sich doch." Diese Worte Galilei Galileos, durch welche der von den römischen Finsterlingen zum Widerruf seiner Forschungsergebnisse gezwungene Gelehrte deren Richtigkeit trotzalledem bekundete, lassen sich, wenn auch nur dem Sinne nach, auf unsere Organisation ebenfalls anwenden. Aus den kleinsten Anfängen heraus, kaum gekannt und nicht gewürdigt von denen, für die sie wirken wollte, zunächst auch nicht beachtet von ihren Gegnern, so trat die moderne Organisation unseres Berufs ins Leben. Schier unübersteigliche Hindernisse galt es zu überwinden. Kastengeist und Kurzsichtigkeit, verbunden mit Eigenbrödelei traten ihrem Vordringen allzuoft hemmend entgegen. Bosheit und Niedertracht in holdem Verein mit Unverstand und Gleichgültigkeit hielten sie zeitweise in ihrer Entwicklung auf.

Die junge Organisation, sie war zu vergleichen mit einem Schiff, welches man ohne geübten Führer dem Weltmeer anvertraut und das nun, mangelnd der kundigen Hand, den drohenden Gefahren schutzlos preisgegeben, ein Spielball der Elemente wird. Oft, allzuoft fehlte auch unserem Schifflein, genannt Organisation, Steuermann und Kompas. Manche Klippe drohte diesem wenig festen Fahrzeuge Vernichtung. Aber immer wieder gelang es, dasselbe flott zu machen. Ging auch so mancher von der Mannschaft über Bord, verließen noch vielmehr aus Feigheit ihre Posten, es fanden sich immer neue und freudigere Streiter, die den Kampf mit den Elementen aufzunehmen den Mut hatten.

Und endlich; nach langen Irrfahrten, nachdem so mancher Sturm die Planken gepeitscht und viele Sturzwellen die Besatzung dezimiert hatten, winkte der Hafen ruhiger zielsicherer Entwicklung.

Altenburg! Von nun an setzt ein tatkräftiges Wirken ein. Durch unermüdliche Werber wird die Zahl der Anhänger erhöht. Der Gedanke der Solidarität bricht sich unwiderstehlich Bahn. Die Kampfbasis wird geschaffen und von Etappe zu Etappe, immer aufwärts geht der Weg. Jeder Kampf mit neuen Gefahren, ein neuer Prüfstein auf die Festigkeit und die Geschlossenheit der Phalanx.

Zwanzig Jahre! Welch kurze Spanne Zeit im Menschheitsleben. Und doch, von welch großer Bedeutung sind diese wenigen Jahre für unsere Berufsorganisation gewesen. Von Kampf zu Kampf, von Sieg zu Sieg haben sie uns geführt. Position auf Position haben wir genommen. Schwer war das Ringen, doch groß der Preis.

Da halten wir nun. Und stellen die Frage: Können wir mit den Erfolgen unseres Schaffens zufrieden sein? Wir beantworten sie dahin: Gewiß! Wohl haben wir den Boden beackert, die Furchen gezogen und die Organisationssaat ausgestreut. Auch geerntet worden ist schon auf den günstigsten Strichen.

Doch weiter. Die Erkenntnis kommt uns zugleich mit dem aufs Weitere gerichteten Blick. Sie zeigt uns mit aller Deutlichkeit, welch große Kulturaufgabe der Lösung noch harrt, daß die verflossenen Jahrzehnte mit ihren Kämpfen und Erfolgen nur eine Etappe auf dem Wege zum Ziel waren und daß die Parole nunmehr wiederum lauten muß: Vorwärts zu weiterem Schaffen.

Denn, schon ziehen sich neue Wolken am Horizont der Organisation zusammen. Der Kapitalismus auch unseres Berufs treibt seine Mannen auf die Wacht. Das Unternehmertum, es rüstet sich mit Macht zur Abwehr. Schwerer werden nun die Kämpfe, heißer wird das Ringen.

Doch wir sind des Kampfs gewohnt. Erprobt in vielen, bittren Fehden haben wir gelernt, den Gegner dort zu packen, wo er am verwundbarsten ist. Mag Unternehmertum und Staatsgewalt sich gegen uns verbinden, wir werden auch in Zukunft, durchdrungen von der Richtigkeit unserer Ideen, das gesteckte Ziel weiter verfolgen. Jenen Feinden alles Menschheitsfortschritts aber rufen wir zu: Ihr hemmt uns kaum, Ihr zwingt uns nicht!

Wohlan denn Kollegen! Auf die Schanzen, auf die Wacht! An die Arbeit! Es gilt neue und größere Aufgaben zu erfüllen, zu Eurem, Eurer Familie und der gesamten Menschheit Nutzen.

Anhang.

Tabellarische Uebersicht

und

Graphische Darstellung

der

Entwicklung des Zentralverbandes der Handels-, Transport-, Verkehrsarbeiter und Arbeiterinnen Deutschlands.

1897–1906.

Tabelle I.

Entwicklungs-Uebersicht.

Jahr	Eintritte	Austritte		Mitgliederzahl		Wochenbeiträge	
	Zahl	Zahl	prozentual der Eintritte	am Jahresschluß Zahl	im Jahresdurchschnitt Zahl	Gesamtzahl	im Jahresdurchschnitt pro Mitglied
1897	3 987	513	12 9	3 474	2 759	65 447	23,7
1898	5 655	3 060	54 1	6 069	5 066	179 819	35 5
1899	8 067	3 596	44.6	10 540	8 722	277 112	31.8
1900	20 584	11 680	56,7	19 444	17 005	578 612	34,0
1901	10 162	11 625	114 4	17 891	18 281	698 080	38,2
1902	12 936	10 005	77 3	20 912	19 713	717 393	36 4
1903	22 524	13 754	61 1	29 682	26 800	1 054 220	39 3
1904	26 143	15 420	59 0	40 405	36 325	1 428 101	39,3
1905	32 688	22 439	68 6	50 654	46 906	1 860 609	39 7
1906	57 190	26 060	45.6	81 784	65 428	2 673 740	40,9
	199 936	118 152	59,1	—	—	9 533 133	—

Tabelle II.

Eintritte nach Branchen.

Geschäftsperiode	Hausdiener, Packer, Markthelfer &c.		Kutscher, Fuhrleute &c.		Droschkenführer und Personenfuhrwerks-Kutscher		Bierführer Mitfahrer &c.		Speditions-Speichereiarbeiter u. Transporteure		Kohlenarbeiter &c.	
	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
1897/98	2054	24 4	4269	50 8	—	—	162	1,9	328	3 9	—	—
1899 00	4476	15 0	9743	32 6	489	1 6	769	2,6	1132	3,8	1077	3 6
1901/02	3972	17 2	6902	30 0	266	1 2	724	3 1	1069	4 6	421	1 8
1903 04	7637	15 7	15486	31.8	494	1 0	2119	4,4	2667	5 5	1028	2 1
1905.06	10925	12 2	24098	26 8	3814	4 2	3235	3 6	7931	8 8	2915	3.2
Zus.	29064	14,5	60498	30,3	5063	2,5	7009	3,5	13127	6,6	5441	2,7

Geschäftsperiode	Hilfsarbeiter verschiedener Art		Straßenbahner und Omnibus-Angestellte		Fensterreiniger &c.		Arbeiterinnen		Ohne Angabe		Zusammen
	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	
1897 98	1282	15,2	83	1,0	—	—	—	—	231	2 8	8409
1899/00	4074	13,6	6225	20 8	—	—	—	—	1899	6 4	29884
1901 02	5936	25.7	1992	8 6	631	2 7	276	1 2	909	3.9	23098
1903 04	10418	21 4	4925	10 1	1462	3 0	953	2 0	1478	3 0	48667
1905 06	20812	23 2	2113	2.4	1576	1 7	3036	3 4	9423	10 5	89878
Zus.	42522	21,3	15338	7,7	3669	1,8	4265	2,1	13940	7,0	199936

Tabelle III.

Mitglieder nach Branchen.

Geschäftsperiode	Hausdiener, Packer, Markthelfer 2c.			Kutscher und Fuhrleute 2c.			Droschkenführer u. Personenfuhrw.-Kutscher			Bierführer-Mitfahrer 2c.			Speditions-Speicherarbeit u. Transporteure			Kohlenarbeiter 2c.		
	Zahl der Mitglieder	pCt.	in Orten	Zahl der Mitglieder	pCt.	in Orten	Zahl der Mitglieder	pCt.	in Orten	Zahl der Mitglieder	pCt.	in Orten	Zahl der Mitglieder	pCt.	in Orten	Zahl der Mitglieder	pCt.	in Orten
1897/98	*—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1899/00	4160	21,4	49	6308	32,4	87	526	2,7	15	682	3,5	36	1332	6,9	40	—	—	—
1901/02	5536	26,5	51	6473	31,0	104	434	2,1	19	1164	5,6	45	1749	8,6	57	698	3,3	31
1903/04	10580	26,2	116	13037	32,3	181	783	1,9	34	2104	5,2	90	3184	7,9	96	1304	3,2	56
1905/06	24801	30,3	165	21950	26,8	223	4263	5,2	54	3358	4,1	112	8299	10,2	150	2995	3,7	91

Geschäftsperiode	Hilfsarbeiter verschieden. Art			Straßenbahner u. Omnibus-Angestellte			Fensterreiniger 2c.			Arbeiterinnen			Diverse			Zusammen
	Zahl der Mitglieder	pCt.	in Orten	Zahl der Mitglieder	pCt	in Orten	Zahl der Mitglieder	pCt.	in Orten	Zahl der Mitglieder	pCt.	in Orten	Zahl der Mitglieder	pCt.	in Orten	
1897/98	*—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5687
1899/00	2646	13,6	46	3328	17,1	12	—	—	—	—	—	—	462	2,4	28	19444
1901/02	2187	10,4	57	1568	7,5	19	511	2,4	18	198	0,9	7	344	1,7	47	20912
1903/04	5096	12,6	134	2305	5,	27	812	2,0	41	787	2,0	32	413	1,0	48	40405
1905/06	9850	12,0	17	2128	2,6	46	856	1,1	55	2546	3,1	69	743	0,9	64	81784

* Für diese Geschäftsperiode sind Feststellungen bezüglich Branchenzugehörigkeit nicht gemacht worden.

Tabelle IV.

Eintrittsziffer, Mitgliederzahl und Beitragsziffer vom 1. Quartal 1897 bis zum 4. Quartal 1906.

Jahr	Zahl der Eintritte					Zahl der Mitglieder					Zahl der Wochenbeiträge				
	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	Zusammen	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	Jahresdurchschnitt	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	Zusammen
1897	1206	780	1047	954	3987	1881	2414	3268	3474	2759	4637	13126	22896	24788	65447
1898	1519	1288	1365	1483	5655	3907	4601	5687	6069	5066	38944	35927	44127	60821	179819
1899	1395	1926	2619	2127	8067	7114	7842	9392	10540	8722	48304	59429	73805	95574	277112
1900	3140	7698	5375	4371	20584	11950	17429	19200	19444	17005	97612	134442	167804	178764	578612
1901	2797	2856	2430	2079	10162	19381	18029	17732	17981	18281	183920	173066	170032	171062	698080
1902	2666	3095	3848	3327	12936	18145	19412	20385	20912	19713	164384	175760	176898	200351	717393
1903	5487	4439	7746	4852	22524	24078	24969	28473	29682	26800	223739	245933	287138	297410	1054220
1904	5755	7323	7130	5935	26143	32117	34804	37976	40405	36325	321370	320967	379079	406685	1428101
1905	8333	9301	7456	7598	32688	42847	45763	48359	50654	46906	419160	450796	480556	510097	1860609
1906	11670	10980	12435	22105	57190	55415	59491	65021	81784	65428	548990	587797	671898	865055	2673740

Tabelle V. Entwicklung der Verbandsmitgliedschaften.

Name der Ortsverwaltung	Mitgliederzahl am Schlusse des Jahres:									
	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
Aachen	—	—	—	—	—	110	26	104	100	110
Altenburg (S.-A.)	76	80	92	156	202	238	251	323	302	331
Altona	165	340	325	374	413	[1]) —	—	—	—	—
Apolda	—	—	—	—	—	—	—	—	26	35
Arnstadt i. Th.	—	—	56	49	45	49	48	34	38	38
Aschaffenburg	—	—	—	—	—	—	—	—	8	12
Aschersleben	—	—	—	—	—	—	17	22	27	2
Aue	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
Auerbach	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—
Augsburg	—	—	—	—	51	—	—	84	205	204
Baden-Baden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52
Bamberg	—	—	—	—	—	3	8	—	—	—
Bant-Wilhelmshaven	39	31	—	—	60	20	142	351	334	270
Barmen	—	—	—	59	35	—	—	—	—	—
Bautzen i. S.	—	—	—	—	—	—	—	—	30	26
Bayreuth	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21
Bergedorf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
Berlin I	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9300
„ II	452	916	2732	8610	6001	[2])6056	8120	12507	17181	22390
„ III	—	—	—	—	—	1011	1107	1027	1137	1098
„ IV	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3258
Bernau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
Bernburg	—	—	—	—	—	—	36	44	55	87
Beuthen (O.-S.)	—	—	—	—	—	—	—	—	16	26
Biebrich a. Rh.	—	—	—	—	—	—	19	32	29	24
Bielefeld	24	16	17	18	17	29	42	96	85	127
Bismark	—	—	—	—	—	—	17	3	—	—
Bitterfeld	—	—	—	—	—	—	—	10	5	13
Bochum	—	—	—	—	20	—	—	—	6	6
Bonn	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Borsigwalde	—	—	—	—	—	—	—	14	12	8
Brake	—	—	—	—	—	—	—	11	19	70
Brandenburg	—	—	40	17	18	18	18	20	69	118
Braunschweig	—	—	—	128	120	72	71	58	102	272
Bremen I	—	—	93	105	132	168	451	457	651	1131
„ II	—	—	—	—	—	26	40	41	61	76
„ III	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
Bremerhaven	—	—	—	—	188	618	500	200	220	250
Breslau	—	234	740	900	1116	1066	1080	1400	1700	2300
Bromberg	—	—	—	—	—	7	1	—	—	—
Bunzlau	—	—	—	—	—	—	18	39	51	70
Cannstatt	34	30	36	15	—	—	—	—	—	—
Charlottenburg	—	—	—	—	72	78	245	450	921	1235
Chemnitz	24	30	168	89	104	123	226	351	277	320
Celle	—	—	—	—	—	—	—	—	51	126
Coburg	—	—	10	—	21	12	23	17	18	16
Colmar i. Els.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34
Cöpenick	—	—	27	59	42	43	114	250	311	389
Coswig	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13
Cöthen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
Cottbus	—	18	—	—	28	22	32	29	36	58
Crimmitschau	—	—	—	31	34	71	119	88	88	125
Cronenberg	—	—	—	15	12	—	—	—	—	—
Danzig	—	—	—	—	—	—	—	—	15	29
Darmstadt	—	62	37	30	15	—	28	34	51	56
Delitzsch	—	—	—	—	—	—	—	14	15	15
Delmenhorst	—	—	—	—	—	—	—	—	30	43
Dessau	41	50	35	22	21	20	41	52	52	90
Döbeln i. S.	9	—	—	—	—	3	7	22	30	18

Entwicklung der Verbandsmitgliedschaften. Tabelle V.

Name der Ortsverwaltung	Mitgliederzahl am Schlusse des Jahres:									
	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
Dortmund I	—	—	—	—	45	73	68	60	12	22
" II	—	—	—	—	57	—	—	—	—	—
Dresden I	138	452	700	736	610	653	1205	1483	1852	2215
" II	—	—	—	47	—	—	—	—	—	—
Düren (Rhld.)	—	—	—	—	—	—	—	—	12	16
Düsseldorf	23	—	—	—	—	22	75	101	54	124
Duisburg	—	—	—	36	23	6	—	80	14	64
Eberswalde	—	—	—	—	—	—	2	12	10	—
Eisenach	—	—	—	—	16	—	—	18	58	83
Eisfeld	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Eisleben	—	—	—	—	—	—	—	—	24	10
Elberfeld	—	—	—	170	249	420	509	579	335	332
Elbing	—	—	—	—	—	13	3	1	—	15
Ellrich	—	—	—	—	—	—	284	128	75	55
Elsfleth	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13
Emden	—	—	—	—	—	—	50	17	—	6
Emmendingen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
Erfurt	—	—	20	23	20	35	63	40	44	92
Erlangen	—	—	—	—	—	21	12	—	13	22
Eschwege	—	—	—	—	—	—	—	—	5	7
Eschweiler	—	—	—	—	—	—	—	—	10	3
Essen	—	—	—	—	—	16	81	80	59	205
Essen (Straßenb.)	—	—	—	—	—	—	—	72	28	89
Feuerbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18
Flensburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29
Forst (N.-L.)	—	—	20	—	—	27	1	13	12	12
Frankenthal	—	—	22	—	38	30	35	48	43	55
Frankfurt a. M.	—	—	—	130	74	162	471	511	556	654
Frankfurt a. O.	—	—	12	9	3	21	20	15	16	48
Freiberg i. S.	—	—	—	—	—	—	14	29	13	—
Freiburg i. B.	—	—	17	—	—	17	—	—	16	30
Freiburg i. Schl.	—	—	—	—	—	—	—	32	77	100
Fürstenwalde	—	—	—	—	—	—	—	1	30	15
Fürth i. B.	173	213	167	211	157	166	194	255	240	260
Gelsenkirchen	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—
Gera	—	—	20	—	11	15	7	94	184	200
Gießen	—	—	60	—	—	—	—	10	45	80
Glauchau	—	—	—	7	—	—	40	2	—	—
Gleiwitz	—	—	—	—	—	—	7	14	—	30
Glogau	—	—	—	—	—	—	—	85	56	93
Göppingen	—	—	—	—	—	16	—	—	—	—
Görlitz	—	—	—	48	81	98	128	217	253	241
Gößnitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13
Göttingen	—	—	—	—	—	—	23	20	76	85
Gotha	—	—	24	6	—	—	—	90	100	90
Graudenz	—	—	—	—	—	—	8	14	—	—
Greiz i. V.	—	—	6	—	—	3	13	15	48	40
Grimma i. S.	—	—	—	—	—	6	4	7	—	—
Großenhain	—	—	—	—	—	3	2	—	—	—
Gr.-Lichterfelde	—	—	—	—	—	—	—	14	10	96
Gr.-Wockern	—	—	—	—	—	—	—	—	28	33
Grünau	—	—	—	—	24	30	60	65	64	[3]) —
Grünberg i. Schl.	—	—	—	—	—	—	—	—	81	61
Guben	—	—	—	—	—	—	8	20	17	12
Hagen i. W.	—	—	—	—	—	2	3	10	—	32
Halberstadt	—	—	—	13	37	44	55	97	103	43
Halle	—	—	—	190	254	306	548	722	877	980
Hamburg	1003	1470	1467	2147	2100	3216	4845	4209	4385	6003
Hameln	—	—	—	—	—	—	—	17	19	44

Tabelle V. Entwicklung der Verbandsmitgliedschaften.

Name der Ortsverwaltung	Mitgliederzahl am Schlusse des Jahres:									
	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
Hamm i. W.	—	—	—	—	23	—	—	—	—	13
Hanau	—	—	34	—	—	—	27	35	31	48
Hannover	27	88	134	106	79	63	128	351	370	539
Hann.-Münden	—	—	—	—	54	38	38	58	30	59
Harburg	—	45	52	34	95	60	53	55	59	88
Haynau i. Schl.	—	—	—	—	—	—	—	42	65	76
Heidelberg	31	—	23	19	11	—	36	50	63	60
Heilbronn	—	—	—	—	—	—	17	—	—	—
Heiligenstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
Herford i. W.	—	—	—	—	—	—	—	21	10	15
Hildesheim	—	—	—	—	—	—	22	43	90	106
Hirschberg i. Schl.	—	—	—	—	—	—	—	16	—	—
Höchst a. M.	—	—	—	—	—	—	13	15	21	13
Hof i. B.	—	—	33	17	10	3	4	5	—	82
Homburg v. d. H.	—	—	—	—	—	—	—	25	15	—
Jena	—	—	—	—	24	10	26	37	34	106
Jever	—	—	—	—	—	—	—	38	10	—
Ilmenau i. Th.	—	18	25	14	9	12	6	10	8	2
Immenstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	20	7
Ingolstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
Kaiserslautern	—	—	—	—	13	—	—	13	45	74
Karlsruhe	26	25	27	6	—	9	36	79	68	60
Kassel	—	62	97	118	120	125	125	130	172	400
Kattowitz	—	—	—	—	—	—	13	16	9	60
Kaufbeuren	—	—	—	—	—	—	—	—	18	10
Kempten	—	—	—	—	4	18	10	30	130	127
Kiel	24	33	22	89	94	93	165	276	452	1229
Kissingen	—	—	—	—	—	13	12	—	—	—
Koblenz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
Köln a. Rh.	—	—	41	46	78	140	289	584	546	681
Königsberg	—	—	—	696	512	388	337	434	750	1426
Krefeld	—	—	—	—	—	—	170	160	130	131
Kreuznach	—	—	—	—	—	—	—	20	30	41
Küstrin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
Landau (Pf.)	—	—	—	—	—	—	—	—	66	49
Landeshut i. Schl.	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—
Landsberg a. d. W.	—	—	—	—	—	—	—	—	38	52
Langenbielau	—	—	—	—	—	—	—	—	38	47
Lausigk	—	—	—	—	—	—	39	28	18	20
Leer	—	—	—	—	—	—	—	15	16	50
Leipzig	204	687	1217	1510	1325	1530	2283	3620	4024	4451
Liegnitz	—	—	—	14	11	5	37	29	42	86
Limbach i. S.	—	—	—	—	—	15	30	30	19	12
Linden	—	—	34	—	—	—	—	—	—	—
Lissa i. P.	—	—	—	—	21	10	—	—	—	—
Löbau	—	—	—	—	—	17	15	23	15	12
Lörach i. B.	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—
Luckenwalde	—	—	—	—	—	—	40	52	95	87
Ludwigshafen	50	34	62	48	40	52	55	70	79	[4] —
Lübeck	—	—	77	121	135	115	130	133	136	279
Lüchow	—	—	—	—	—	—	—	7	12	8
Lüdenscheid	—	—	—	—	—	—	—	20	15	11
Lüneburg	—	—	—	—	8	—	—	—	—	8
Magdeburg	190	263	502	624	672	954	1181	1417	1820	2231
Mainz	—	—	137	90	55	101	122	88	80	228
Mannheim	217	136	71	60	90	70	114	100	280	939
Marburg	—	—	—	14	—	—	—	—	—	15
Markirch	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18
Meerane i. S.	—	—	—	22	—	6	21	24	47	70

Entwicklung der Verbandsmitgliedschaften. Tabelle V.

Name der Ortsverwaltung	Mitgliederzahl am Schlusse des Jahres:									
	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
Meiningen	—	—	—	—	—	—	8	15	10	7
Meißen i. S.	—	—	—	—	—	—	2	51	61	57
Memmingen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23
Merseburg	—	—	—	—	—	—	26	32	49	52
Metz	—	—	—	—	—	—	—	—	10	31
Meuselwitz	—	—	—	—	—	21	33	32	27	34
Minden i. W.	—	—	—	—	—	—	—	2	—	32
Mittweida	—	—	—	—	—	1	1	2	20	70
Mühlhausen i. Th.	—	—	—	—	13	—	—	50	53	42
Mülhausen i. E.	—	—	—	—	—	—	—	—	14	26
Mülheim a. d. Ruhr	—	—	—	—	—	—	—	15	10	—
Mülheim a. Rh.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
München	—	—	—	251	429	360	373	587	1279	2681
München-Gladbach	—	—	—	—	—	—	—	60	180	140
Münster i. W.	—	—	—	—	—	—	9	28	22	16
Neuendorf-Nowawes	—	—	—	—	—	—	—	—	25	40
Neumünster	—	—	—	—	—	—	—	—	14	52
Neustadt a. d. H.	—	—	27	30	21	14	28	31	29	50
Neustadt b. Coburg	—	—	—	—	—	—	—	6	2	—
Neustadt a. d. Orla	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Niedersachswerfen	—	—	—	—	—	—	76	39	15	7
Niedersedlitz	—	—	—	—	—	—	—	107	162	251
Norden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22
Nordhausen	—	—	—	—	73	52	52	42	60	68
Nürnberg	—	231	196	192	161	157	225	540	720	874
Oederan i. Erzg.	—	—	—	—	—	—	8	10	—	—
Oelsnitz i. V.	—	—	—	—	—	—	—	16	15	22
Offenbach a. M.	—	—	—	—	9	—	—	23	50	180
Ohlau	—	—	—	—	—	—	8	9	8	43
Olbernhau	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—
Oldenburg	—	—	—	—	—	—	9	25	25	150
Oschersleben	—	—	—	—	—	—	4	5	—	—
Osnabrück	—	—	—	—	—	—	—	8	8	6
Peine	—	—	—	—	—	—	—	19	28	37
Pforzheim	—	—	36	12	—	—	21	33	37	51
Pirmasens	—	—	—	—	—	—	25	36	20	62
Pirna i. S.	112	82	19	—	—	—	25	30	50	128
Plauen i. V.	—	—	—	—	8	22	45	15	22	30
Pl. Grund	—	—	—	—	—	43	63	65	80	104
Pößneck	—	—	—	—	—	—	—	29	15	16
Posen	—	—	—	15	16	—	—	220	187	120
Potschappel	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Potsdam	—	—	—	—	88	65	68	122	132	184
Quedlinburg	—	—	—	—	—	17	31	33	30	21
Radeberg	—	—	—	—	—	26	40	—	—	—
Rathenow	—	—	12	7	18	19	19	14	29	67
Ratibor	—	—	—	—	—	26	15	—	—	—
Rawitsch	—	—	—	30	30	14	10	15	22	14
Regensburg	—	—	—	28	47	51	50	22	35	25
Reichenbach i. V.	—	—	—	—	9	5	9	23	50	64
Reichenhall	—	—	—	—	11	8	22	21	26	126
Remscheid	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
Rendsburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18
Riesa	—	—	—	—	—	—	—	38	88	60
Rostock	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37
Rudolstadt	—	—	—	—	—	16	28	29	41	62
Saalfeld	—	—	17	10	15	19	18	13	6	10
Saarbrücken	—	—	—	—	—	—	—	17	16	17
Sagan	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17

Tabelle V. Entwicklung der Verbandsmitgliedschaften.

Name der Ortsverwaltung	Mitgliederzahl am Schlusse des Jahres:									
	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
Salzungen	—	—	—	—	—	—	—	—	13	10
Salzwedel	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Sangerhausen	—	—	—	—	34	16	17	24	87	136
Sebnitz	—	—	—	52	—	—	—	—	—	—
Solingen	—	—	—	—	40	—	—	63	75	110
Sommerfeld	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
Sonneberg i. Th.	—	—	—	70	24	10	10	6	58	69
Sonthofen	—	—	—	—	—	—	—	—	29	—
Spandau	—	—	—	—	—	—	12	80	70	99
Speyer	—	—	—	12	13	35	31	42	40	40
Spremberg	—	35	40	19	16	—	—	8	4	6
Suhl i. Th.	—	—	—	—	30	23	13	4	5	2
Schiffbeck	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—
Schleswig	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
Schmölln (S.-A.)	—	—	—	—	—	8	17	17	9	13
Schönebeck a. d. Elbe	—	—	—	—	—	—	—	—	12	41
Schortens	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
Schwäb. Gmünd	—	—	19	—	—	—	—	1	—	—
Schweidnitz	—	—	—	—	—	—	27	22	21	16
Schwerin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
Stadtilm	—	—	—	—	—	—	4	5	4	3
Stargard i. P.	—	—	—	—	—	—	—	22	28	19
Staßfurt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13
Steglitz	—	—	—	—	27	33	46	38	54	72
Stendal	—	—	—	—	—	—	28	20	11	17
Stettin	106	80	74	100	110	133	110	130	227	240
Stolp i. Pom.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18
Stralsund	—	—	—	—	—	30	37	46	33	23
Straßburg i. E.	—	—	—	—	—	—	—	160	80	235
Striegau	—	—	—	—	7	—	—	—	—	47
Stuttgart I	77	97	207	106	93	130	146	634	557	883
„ II	—	134	186	143	94	[5] —	—	—	—	—
Tangermünde	—	—	—	—	—	—	—	44	45	88
Teterow i. M.	—	—	—	—	—	—	—	19	25	26
Tilsit	—	—	—	—	—	—	2	19	27	99
Trier	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Uerdingen	—	—	—	—	—	—	—	—	13	16
Ulm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
Varel	—	—	—	—	—	—	—	—	14	22
Vegesack	—	—	—	—	8	—	—	17	25	32
Velten	—	—	—	68	98	105	150	148	152	148
Verden	—	—	—	—	—	—	—	4	10	16
Viersen	—	—	—	—	—	—	—	20	7	12
Waldenburg i. Schl.	—	—	—	—	32	—	—	—	31	117
Waldheim i. S.	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—
Walkenried	—	—	—	—	—	—	43	1	1	—
Waltershausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
Wandsbeck	76	77	69	63	99	—	—	—	—	—
Weener	—	—	—	—	—	—	—	—	6	85
Weida	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Weimar	—	—	27	36	16	24	12	10	—	—
Weißenfels	—	—	—	—	—	—	—	38	43	64
Weißwasser	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Wernigerode	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
Wetzlar	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
Wiesbaden	86	—	67	33	22	14	11	13	40	50
Wilhelmsburg	—	—	—	28	29	41	35	45	42	80

Entwicklung der Verbandsmitgliedschaften. Tabelle V.

Name der Ortsverwaltung	Mitgliederzahl am Schlusse des Jahres:									
	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
Wismar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
Witten a d R.	—	—	—	—	49	17	25	29	22	23
WittenauWeidmannsl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18
Wittenberg	—	—	—	—	—	—	—	22	15	23
Wittenberge	—	—	—	—	—	—	—	40	41	57
Worms	—	—	—	12	14	1	31	89	154	158
Würzburg	—	—	—	—	—	40	25	23	20	21
Zabrze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
Zehlendorf	—	—	—	—	—	10	10	—	—	22
Zeitz	—	—	—	—	36	72	68	106	115	151
Zerbst	—	—	—	—	—	6	4	5	—	—
Zeulenroda	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21
Zittau	—	—	—	—	—	18	19	30	44	86
Zweibrücken	—	—	—	—	—	—	—	—	10	29
Zwickau	—	—	—	29	70	66	102	124	102	145
Einzelmitglieder	14	—	—	—	11	10	17	9	94	157
Zusammen	3474	6069	10540	19444	17981	20912	29682	40405	50654	81784

[1]) Am 1. Januar 1902 mit Verwaltungsstelle Hamburg vereinigt.
[2]) In dieser Zahl sind die 250 Mitglieder der Verwaltungsstelle Berlin II Fensterputzer, welche am 1. Oktober 1903 Berlin II angegliedert wurde, mit aufgeführt.
[3]) Am 1. Januar 1906 mit Verwaltungsstelle Cöpenick vereinigt.
[4]) Am 1. Juli 1906 mit Verwaltungsstelle Mannheim vereinigt.
[5]) Am 1. Juli 1902 mit Verwaltungsstelle Stuttgart I vereinigt.

Tabelle VI

Verwaltungsstellen nach Größenklassen.

Jahr	Die Zahl der Mitglieder betrug: bis 50		mehr als 50 bis 200		mehr als 200 bis 500		mehr als 500 bis 1000		mehr als 1000 bis 3000		mehr als 3000		Gesamtzahl der	
	in Verwaltungsstellen	insgesamt Mitglieder	in Verwaltungsstellen	insgesamt Mitglieder	in Verwaltungsstellen	insgesamt Mitglieder	in Verwaltungsstellen	insgesamt Mitglieder	in Verwaltungsstellen	insgesamt Mitglieder	in Verwaltungsstellen	insgesamt Mitglieder	Verwaltungsstellen	Mitglieder
1897	13	399	10	1199	3	873	—	—	1	1003	—	—	27	3474
1898	12	365	10	898	6	1733	2	1603	1	1470	—	—	31	6069
1899	32	792	18	1858	2	532	3	1942	3	5416	—	—	58	10540
1900	40	921	23	2464	3	836	4	2956	2	3657	1	8610	73	19444
1901	60	1316	29	2782	5	1547	3	1794	3	4541	1	6001	101	17981
1902	73	1325	28	2771	6	1962	3	2225	3	3607	2	9022	115	20912
1903	101	2085	30	3067	11	3652	2	1057	5	6856	2	12965	151	29682
1904	131	2786	41	3864	12	3935	7	4157	4	5327	3	20336	198	40405
1905	131	2957	55	4935	13	3806	8	5578	5	7788	3	25590	215	50654
1906	139	3162	80	7417	17	4707	7	5550	9	15546	5	45402	257	81784

Tabelle VII. **Geographische Gliederung**

Name des Ortes	1897 Zahl der Verwaltungsstellen	1897 Zahl der Mitglieder	1898 Zahl der Verwaltungsstellen	1898 Zahl der Mitglieder	1899 Zahl der Verwaltungsstellen	1899 Zahl der Mitglieder	1900 Zahl der Verwaltungsstellen	1900 Zahl der Mitglieder
Preußen:								
Ostpreußen	—	—	—	—	—	—	1	696
Westpreußen	—	—	—	—	—	—	—	—
Berlin	1	466	1	916	1	2732	1	8610
Brandenburg	—	—	2	53	6	151	6	179
Pommern	1	106	1	80	1	74	1	100
Posen	—	—	—	—	—	—	2	45
Schlesien	—	—	1	234	1	740	3	962
Sachsen	1	190	1	263	2	522	4	850
Schleswig-Holstein	3	265	3	450	3	416	3	526
Hannover	1	27	2	133	3	220	3	168
Westfalen	1	24	1	16	1	17	1	18
Hessen-Nassau	1	86	1	62	3	198	4	295
Rheinprovinz	1	23	—	—	1	41	5	326
Zusammen	[redacted]	1187	13	2207	22	5111	34	12747
Bayern:								
Rechts des Rheins	1	173	2	444	3	396	5	699
Links des Rheins (Pfalz)	1	50	1	34	3	111	3	90
Zusammen	2	223	3	478	6	507	8	789
Sachsen	6	520	4	1251	4	2104	9	2523
Württemberg	2	111	3	261	4	448	3	264
Baden	3	274	2	161	6	187	4	97
Hessen	—	—	1	62	3	234	3	132
Mecklenburg-Schwerin	—	—	—	—	—	—	—	—
Sachsen-Weimar	—	—	1	18	2	52	2	40
Mecklenburg-Strelitz	—	—	—	—	—	—	—	—
Oldenburg	1	39	1	31	—	—	—	—
Braunschweig	—	—	—	—	—	—	1	128
Sachsen-Meiningen	—	—	—	—	1	17	2	80
Sachsen-Altenburg	1	76	1	80	1	92	1	156
Sachsen-Coburg-Gotha	—	—	—	—	2	34	1	6
Anhalt	1	41	1	50	1	35	1	22
Schwarzburg-Sondershsn.	—	—	—	—	1	56	1	49
Schwarzburg-Rudolstadt	—	—	—	—	—	—	—	—
Waldeck	—	—	—	—	—	—	—	—
Reuß	—	—	—	—	2	26	—	—
Lippe	—	—	—	—	—	—	—	—
Lübeck	—	—	—	—	1	77	1	121
Bremen	—	—	—	—	1	93	1	105
Hamburg	1	1003	1	1470	1	1467	1	2147
Elsaß-Lothringen	—	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen	27	3474	31	6069	58	10540	73	19444

1901 Zahl der		1902 Zahl der		1903 Zahl der		1904 Zahl der		1905 Zahl der		1906 Zahl der	
Verwaltungsstellen	Mitglieder	Verwaltungsstellen	Mitglieder	Verwaltungsstellen	Mitglieder	Verwaltungsstellen	Mitglieder	Verwaltungsstellen	Mitglieder	Verwaltungsstellen	Mitglieder
1	512	1	388	2	339	2	453	2	777	2	1565
—	—	1	13	2	11	2	15	1	15	2	44
1	6012	3	7077	2	9244	2	13543	2	18412	4	36046
11	434	12	471	16	845	20	1405	22	2148	26	2888
1	110	2	163	2	147	3	198	3	288	4	308
3	67	3	31	2	11	2	235	2	209	2	134
5	1247	4	1195	9	1333	13	1927	14	2448	18	3446
9	1169	9	1519	17	2523	24	2914	23	3531	26	4220
4	618	1	93	1	165	1	276	2	466	5	1340
6	273	4	202	7	349	14	676	14	823	18	1417
6	211	5	137	6	228	11	433	12	294	14	751
3	216	3	301	6	666	8	763	8	869	8	1216
6	437	5	698	5	1069	11	1788	15	1524	16	1753
56	11306	53	12288	77	16930	113	24626	120	31804	145	55128
8	870	11	840	11	935	9	1567	13	2743	17	4550
5	125	4	131	5	174	6	240	8	332	7	359
13	995	15	971	16	1109	15	1807	21	3075	24	4909
7	2160	18	2611	23	4319	25	6228	23	7121	22	8342
2	187	2	146	2	163	2	635	1	557	3	935
2	101	3	96	4	207	4	262	5	464	6	1192
4	93	2	102	3	181	5	244	5	380	5	702
—	—	—	—	—	—	1	19	2	53	5	141
4	65	3	46	3	44	4	75	5	127	5	233
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	60	1	20	2	151	4	425	6	432	7	583
1	120	1	72	1	71	1	58	1	102	1	272
2	39	2	29	3	36	4	63	5	102	5	112
1	202	3	267	3	301	3	372	3	338	4	391
1	21	1	12	1	23	3	113	3	120	3	117
1	21	2	26	3	81	3	101	2	107	4	214
1	45	1	49	1	48	1	34	1	38	1	38
—	—	1	16	2	32	2	34	2	45	2	65
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	11	2	18	2	20	2	109	2	232	3	261
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	135	1	115	1	130	1	133	1	136	1	279
2	320	3	812	3	991	3	698	3	932	4	1498
1	2100	1	3216	1	4845	1	4209	1	4385	2	6028
—	—	—	—	—	—	1	160	3	104	5	344
101	17981	115	20912	151	29682	198	40405	215	50654	257	81784

Tabelle VIII. **Arbeitsnachweis-Statistik.**

Jahr	Arbeitslos meldeten sich	Gemeldet wurden			Besetzt wurden			Prozent der gemeldeten Stellen	Die Durchschnitts-Arbeitszeit betrug	Der Durchschnitts-Lohn betrug
		für fest	zur Aushilfe	zusammen	für fest	zur Aushilfe	zusammen		Stunden	Mark
1899	879	1573	1109	2682	932	1109	2041	76,1	—	17,30
1900	1624	3185	1470	4655	2042	1470	3512	75,4	—	17,70
1901	3799	2124	1597	3721	1186	1430	2616	70,3	12,5	18,10
1902	4430	2383	2931	5314	1279	2620	3899	73,3	11,8	18 15
1903	5213	4234	3190	7424	2177	2697	4874	65,7	11.3	20,35
1904	6655	5007	2740	7747	2514	2308	4822	62,2	11 0	20,85
1905	8928	6937	3969	10906	3468	3137	6605	60,6	11,7	21 70
1906	9421	7770	5014	12784	3922	3988	7910	61,9	10,6	22 45
	40949	33213	22020	55236	17520	18759	36279	65,7		

Tabelle IX.

Gemeldete und besetzte Stellen nach Branchen geordnet.

Jahr	Hausdiener u. Packer				Kutscher, Fuhrleute 2c.				Speditions-, Lagerei u. div. Transp.- u. Hilfsarb.			
	Gemeldet wurden		Besetzt wurden		Gemeldet wurden		Besetzt wurden		Gemeldet wurden		Besetzt wurden	
	Zahl	Prozent aller Meldg.	Zahl	Prozent aller bes. St.	Zahl	Prozent aller Meldg.	Zahl	Prozent aller bes. St.	Zahl	Prozent aller Meldg.	Zahl	Prozent aller bes. St.
1901	1660	44,6	1133	43 3	842	22,6	629	24,0	1011	27,2	767	29,3
1902	2546	47,9	1696	43 5	691	13,0	420	10 8	719	13,6	536	13,7
1903	2770	37,3	1715	35,2	1002	13 5	465	9 5	1479	19,9	942	19 3
1904	3016	38 9	1849	38,3	1342	17.3	655	13,6	1629	21,0	1163	24,1
1905	4034	37,0	2326	35,2	2101	19,2	1113	16,9	2935	27,0	1951	29,6
1906	4191	32,8	2459	31,1	2355	18,4	1273	16,1	3939	30,8	2706	34,2
	18217	38 0	11178	36,4	8333	17,4	4555	14,8	11712	24,5	8065	26,2

Jahr	Fensterreiniger 2c.				Lauf- und Arbeitsburschen				Arbeiterinnen			
	Gemeldet wurden		Besetzt wurden		Gemeldet wurden		Besetzt wurden		Gemeldet wurden		Besetzt wurden	
	Zahl	Prozent aller Meldg.	Zahl	Prozent aller bes. St.	Zahl	Prozent aller Meldg.	Zahl	Prozent aller bes. St.	Zahl	Prozent aller Meldg.	Zahl	Prozent aller bes. St.
1901	4	0,1	—	—	204	5 5	87	3,4	—	—	—	—
1902	1193	22 4	1171	30.0	165	3,1	76	2,0	—	—	—	—
1903	1686	22 7	1538	31.6	487	6 6	214	4.4	—	—	—	—
1904	1204	15,6	996	20,7	530	6,9	140	3 0	26	0,3	19	0 3
1905	1318	12,1	1046	15,8	483	4,4	147	2,2	35	0 3	22	0,3
1906	1595	12,5	1261	15,9	610	4,8	155	2,0	94	0,7	56	0,7
	7000	14,6	6012	19,6	2479	5,2	819	2,7	155	0,3	97	0,3

Tabelle X.

Lohnbewegungs-Uebersicht.

Jahr	Es wurden Forderungen gestellt bezw. Verschlechterungen zurückgewiesen in Fällen	in Orten	mit Betrieben	mit Beschäftigten	Gesamtzahl der Beteiligten	Von den Bewegungen entfielen auf: das Handelsgewerbe – Fälle	das Handelsgewerbe – mit Beteiligten	das Transportgewerbe – Fälle	das Transportgewerbe – mit Beteiligten	das Verkehrsgewerbe – Fälle	das Verkehrsgewerbe – mit Beteiligten	verschieden. Gewerbe – Fälle	verschieden. Gewerbe – mit Beteiligten	Die Bewegungen wurden erledigt durch erfolgreiche Verhndlgn. – in Fällen	erfolgreiche Verhndlgn. – für Beteiligte	Zurückziehen d. Forderung. – in Fällen	Zurückziehen d. Forderung. – für Beteiligte	führten zur Arbeitseinstellg. – in Fällen	führten zur Arbeitseinstellg. – für Beteiligte
1897	3	2	2	60	56	—	—	3	56	—	—	—	—	—	—	1	8	2	48
1898	12	7	22	773	727	1	14	9	693	—	—	2	20	3	166	—	—	9	561
1899	13	5	182	4428	4184	1	1284	7	2414	4	483	1	3	4	222	—	—	9	3962
1900	46	15	304	15219	12888	11	2239	25	4332	3	5698	7	619	7	294	5	126	34	12468
1901	23	8	64	1921	1169	9	346	5	356	2	216	7	251	4	158	3	62	16	949
1902	19	11	43	1612	1083	6	123	6	255	2	489	5	216	3	212	2	115	14	756
1903	63	18	296	3669	2961	19	554	27	997	1	730	16	680	23	511	6	143	34	2307
1904	155	41	491	13861	7739	47	1484	75	4251	7	454	26	1550	105	3942	2	48	48	3749
1905	332	64	1899	34186	31203	128	5789	112	9498	12	6746	80	9170	215	26975	2	30	115	4198
1906	506	116	2287	26694	23330	275	9085	144	10112	7	934	82	3199	352	13706	3	41	153	9583
	1174	—	5590	102422	85340	497	20918	413	32964	38	15750	226	15708	716	46186	24	573	434	38581

Jahr	Durch die Bewegungen wurde erreicht: Verkürzung der Arbeitszeit – in Fällen	Verkürzung der Arbeitszeit – für Beteiligte	Erhöhung des Lohnes – in Fällen	Erhöhung des Lohnes – für Beteiligte	Bezahl. v. Überst. Sonn-, Feiertags- u. Nachtarbeit – in Fällen	Bezahl. v. Überst. Sonn-, Feiertags- u. Nachtarbeit – für Beteiligte	Gewähr. resp. Erhöhg. v. Prozent. Spesen, Zehrgeldern &c. – in Fällen	Gewähr. resp. Erhöhg. v. Prozent. Spesen, Zehrgeldern &c. – für Beteiligte	Gewähr. v. Ferien u. freien Sonn- resp. Ruhetagen – in Fällen	Gewähr. v. Ferien u. freien Sonn- resp. Ruhetagen – für Beteiligte	Sonstige Verbesserungn. – in Fällen	Sonstige Verbesserungn. – für Beteiligte	Abwehr von Verschlechterungen resp. Maßregeln. – in Fällen	Abwehr von Verschlechterungen resp. Maßregeln. – für Beteiligte	Tarif wurde abgeschlossen – in Fällen	Tarif wurde abgeschlossen – für Beteiligte	Gesamtunkosten – M.	Gesamtunkosten – ₰
1897	—	—	2	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	262	23
1898	—	—	8	659	—	—	—	—	—	—	—	—	1	18	—	—	765	30
1899	1	472	9	3836	1	3	—	—	—	—	—	—	3	204	—	—	3799	59
1900	7	6672	24	10083	14	6973	3	1576	2	123	3	6423	—	—	3	1620	26196	47
1901	3	286	12	742	4	149	5	239	1	4	—	—	1	89	5	664	11189	02
1902	4	178	11	856	2	39	1	26	2	45	2	81	6	228	2	134	23457	82
1903	6	597	33	1934	9	732	6	478	5	396	14	1037	6	328	6	512	59499	76
1904	47	2213	121	6729	55	2786	14	769	22	963	23	1216	4	292	59	4018	93571	44
1905	90	11718	254	22894	101	12256	73	1491	56	4706	157	11262	21	888	110	10807	132977	89
1906	132	6143	418	20115	145	6554	59	1155	63	2352	134	3956	41	1013	170	9085	281242	13
	299	28279	892	67896	331	29492	161	5729	151	8589	333	23975	83	3060	355	26840	632961	65

Streiks und Aussperrungen in den Jahren 1897—1906. Tabelle XI.

Jahr	Anzahl der Streiks	Dauer der Streiks: Wochen	Dauer der Streiks: Tage	Zahl der beteiligt. Personen	Davon waren: verheiratet	Davon waren: ledig	Die Streikenden hatten Kinder unter 15 Jahren	Von den Streikenden gehörten der Organisation an: länger als 6 Monat	Von den Streikenden gehörten der Organisation an: weniger als 6 Monat	Resultat der Streiks: Erfolgreich.	Resultat der Streiks: Teilweise erfolgreich	Resultat der Streiks: Erfolglos	Gesamt-Ausgabe: ℳ	Gesamt-Ausgabe: ₰	Die Kosten wurden aufgebracht: Von der Verbandskasse: ℳ	Von der Verbandskasse: ₰	Von der Ortskasse: ℳ	Von der Ortskasse: ₰	Durch Sammlungen und freiwillige Beiträge: ℳ	Durch Sammlungen und freiwillige Beiträge: ₰
Angriff-Streiks.																				
1897	2	—	4	48	34	14	54	20	15	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1898	7	1	3	535	312	223	548	227	308	2	3	2	186	—	186	—	—	—	—	—
1899	9	18	1	3962	2120	1826	4354	1594	2265	3	5	1	2723	14	1165	37	776	75	781	02
1900	34	13	4	12468	7273	5195	7684	2975	8495	10	21	3	22768	—	12925	33	5090	50	4752	17
1901	11	5	1	767	384	383	743	320	447	7	—	4	4313	—	3822	—	—	—	491	—
1902	8	6	4	528	318	174	472	47	446	4	—	4	9714	77	6654	98	150	—	2909	79
1903	20	50	6	1835	1070	697	1896	469	1226	9	5	6	41947	65	39274	60	1000	—	1673	05
1904	42	62	4	3360	2194	1156	4217	1314	1418	17	17	8	88488	24	81170	59	5320	68	1996	97
1905	96	58	2	3734	1957	1547	3647	1701	1717	67	9	20	21038	13	19287	07	1469	06	282	—
1906	116	146	3	8639	4406	4233	8521	3254	3905	85	13	18	154322	81	138444	80	15575	61	302	40
	345	363	4	35876	20068	15448	32136	11921	20242	206	73	66	345501	74	302930	74	29382	60	13188	40
Abwehr-Streiks.																				
1898	2	3	—	26	17	9	31	7	14	—	1	1	736	—	736	—	—	—	—	—
1901	5	6	2	182	132	50	107	104	78	1	—	4	1656	—	1656	—	—	—	—	—
1902	6	6	—	228	183	45	357	71	155	3	3	—	7752	80	3634	96	—	—	4117	84
1903	14	20	3	472	308	164	608	91	374	5	1	8	4092	65	3015	20	356	95	720	50
1904	6	11	2	389	283	106	575	126	214	—	4	2	18990	70	15911	59	—	—	3079	11
1905	19	28	4	464	252	177	451	244	163	9	1	9	12261	38	11389	68	681	05	190	65
1906	37	60	2	944	615	329	1137	470	408	23	2	12	14669	57	14168	73	444	84	56	—
	89	135	6	2705	1790	880	3266	1113	1406	41	12	36	60159	10	50512	16	1482	84	8164	10
Aussperrungen.																				
1905	3	3	4	2234	1484	750	2154	1347	887	—	3	—	64746	29	54513	34	—	—	10232	95
1906	6	24	6	503	343	160	697	311	184	3	—	3	31489	66	30861	45	353	35	274	86
	9	28	3	2737	1827	910	2851	1658	1071	3	3	3	96235	95	85374	79	353	35	10507	81

Jahr	Einnahmen										Ausgaben										Kassenbestand am Jahresschluß			
	Beitrittsgelder		Wochenbeiträge		Agitations- und Extrabeiträge		Diverse		Zusammen		pro Mitglied		Unterstützungen		Lohnbewegungen		Agitation und Presse		Verwaltung und Diverse		Zusammen		pro Mitglied				pro Mitglied	
	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
1897	1273	—	12630	65	691	—	2721	29	17315	94	6	28	1324	88	262	23	3992	96	8268	27	13848	34	5	02	3467	60	1	26
1898	2284	50	34838	—	3029	85	6143	32	46295	67	9	14	6646	11	765	30	5898	37	23079	53	36389	31	7	18	13373	96	2	64
1899	4078	50	56925	15	5070	85	11584	63	77659	13	8	90	15883	65	3799	59	14536	54	37607	82	71827	60	8	24	19205	49	2	20
1900	8676	—	117256	65	9705	85	27600	44	163238	94	9	60	30153	14	26196	47	30018	70	61827	29	148195	60	8	71	34248	83	2	01
1901	4905	50	154496	50	12603	55	36673	08	208678	63	11	42	49907	47	11189	02	41725	17	96027	42	198849	08	10	88	44078	38	2	11
1902	5958	50	183660	65	24977	80	32540	68	247137	63	12	54	61908	57	23457	82	50829	49	86575	41	222771	29	11	30	68444	72	3	17
1903	10986	–	289692	90	19880	64	50337	42	370896	96	13	84	69469	75	59499	76	67903	15	142596	19	339468	85	12	67	99872	83	3	73
1904	12759	–	425584	70	51694	90	47352	39	537390	99	14	79	93571	44	155594	68	89332	86	195226	89	533725	87	14	69	103537	95	2	85
1905	23025	–	623751	45	96772	74	29981	25	773530	41	16	49	132457	35	132977	89	117880	86	253756	44	637072	54	13	58	239995	85	5	12
1906	44512	40	982797	8[illegible]	66199	08	170017	82	1263527	10	19	31	187810	61	281242	13	208870	21	316298	17	994251	15	15	20	509271	80	7	78
	118458	40	2881634	45	290626	26	414952	32	3705671	43			619162	97	694984	89	631088	34	1221263	43	3196399	63						

Berechnung der Unterstützungs-Ausgaben pro Wochenbeitrag in Pfennigen. Tabelle XIII.

Jahr	Arbeitslosen-Unterstützung			Kranken-Unterstützung			Beerdigungs-Beihilfe			Unterstützung in besonderen Notfällen			Streik- und Gemaßregelten-Unterstützung			Rechtsschutz		
	ℳ	₰	pro Wochenbeitrag ₰	ℳ	₰	pro Wochenbeitrag ₰	ℳ	₰	pro Wochenbeitrag ₰	ℳ	₰	pro Wochenbeitrag ₰	ℳ	₰	pro Wochenbeitrag ₰	ℳ	₰	pro Wochenbeitrag ₰
1897	—	—	—	852	58	1 32	—	—	—	320	90	0,49	262	23	0,40	151	40	0,23
1898	1408	45	0,78	3587	86	2.—	—	—	—	944	64	0,53	765	30	0,43	705	16	0,39
1899	2800	50	1,01	8278	55	2,99	929	50	0,34	1910	14	0,69	3799	59	1,37	1964	96	0,71
1900	4617	76	0 80	16137	50	2,79	2602	60	0,45	2551	46	0,44	26196	47	4 53	4243	82	0,73
1901	11924	08	1,74	26587	75	3,87	4302	80	0 63	2872	02	0,41	11189	02	1,60	4220	82	0,61
1902	16686	10	2,29	30435	79	4 21	5134	40	0,71	3726	57	0,52	23457	82	3,27	5925	71	0,83
1903	15890	89	1,51	35018	31	3,33	7092	27	0,68	5781	90	0,55	59499	76	5,64	5686	38	0 54
1904	19544	21	1 37	48669	88	3,41	8662	55	0,61	8132	34	0,57	155594	68	10,90	8562	46	0,59
1905	29221	97	1,57	65743	58	3 53	12504	30	0,67	12666	35	0,68	132977	89	7,15	12321	15	0,66
1906	40789	42	1,53	90152	85	3 37	23048	55	0 86	12942	84	0 48	281242	13	10 52	20906	95	0,79
Zus.	142883	38	1,50	325464	65	3,41	64276	97	0,67	51849	16	0,54	694984	89	7,29	64688	81	0,68

Tabelle XIV.

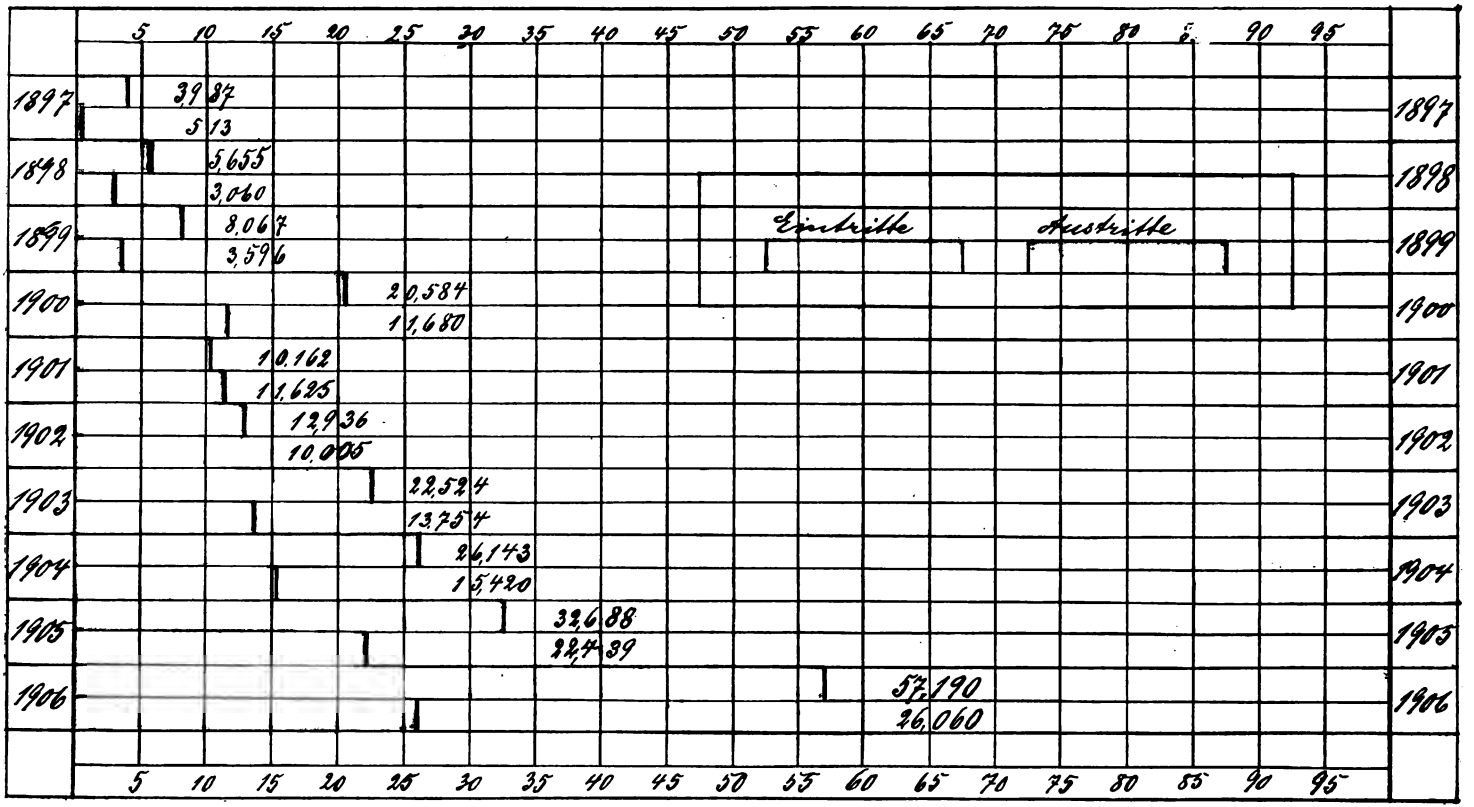
Berechnung der Unterstützungs-Ausgaben pro Mitglied im Jahresdurchschnitt.

Jahr	Arbeitslosen-Unterstützung		Kranken-Unterstützung		Beerdigungs-Beihilfe		Unterstützung in besonderen Notfällen		Streik- und Gemaßregelten-Unterstützung		Rechtsschutz	
	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
1897	—	—	—	31	—	—	—	12	—	09	—	05
1898	—	28	—	71	—	—	—	19	—	15	—	14
1899	—	32	—	95	—	11	—	22	—	44	—	23
1900	—	27	—	95	—	15	—	15	1	54	—	25
1901	—	65	1	46	—	24	—	16	—	61	—	23
1902	—	85	1	54	—	26	—	19	1	19	—	30
1903	—	59	1	31	—	26	—	22	2	22	—	21
1904	—	54	1	34	—	24	—	22	4	28	—	24
1905	—	62	1	40	—	27	-	27	2	83	—	18
1906	—	62	1	38	—	35	—	20	4	30	—	32

Zahl der eingetretenen- und ausgetretenen Mitglieder

Tafel I

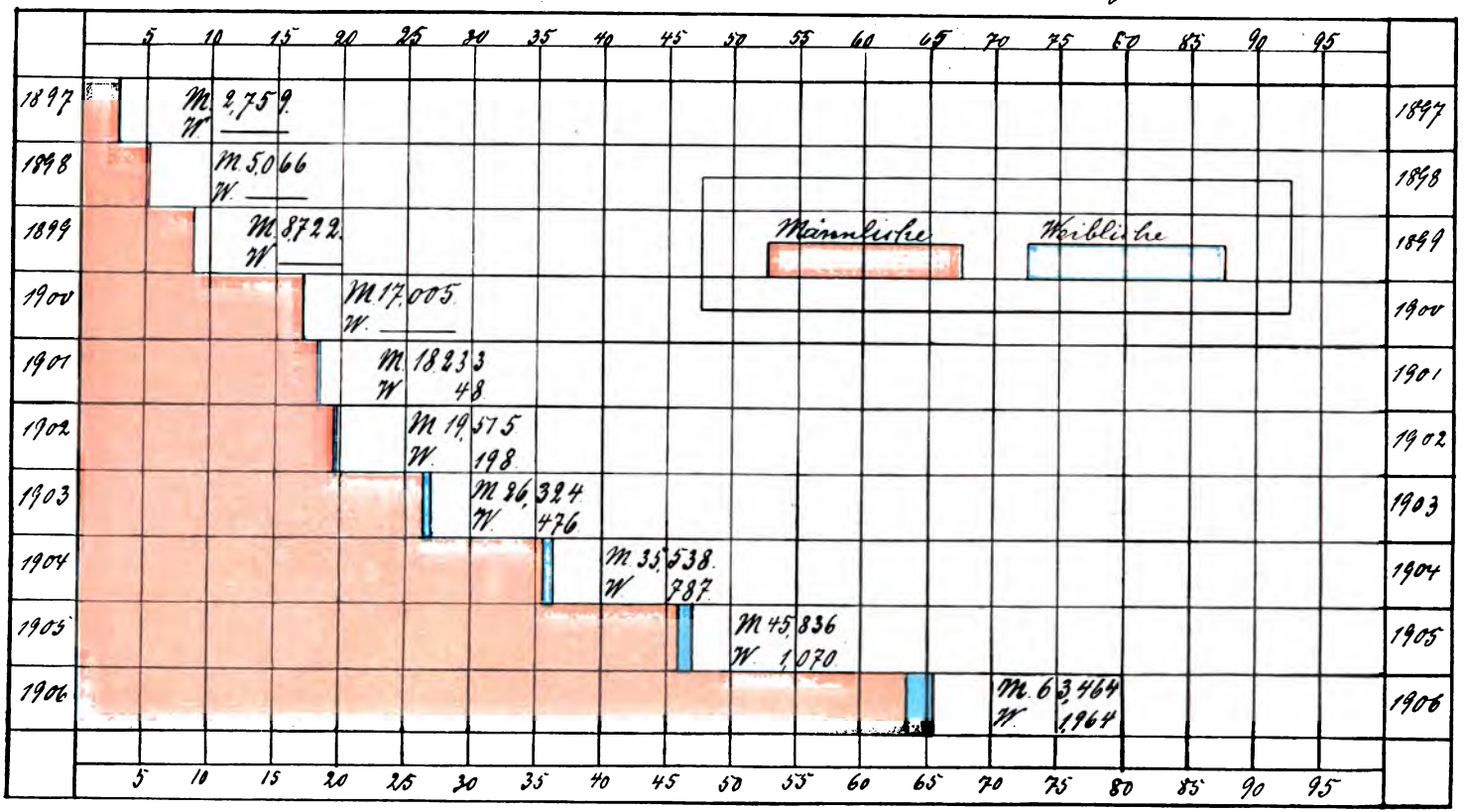
Maßstab: 5.000



Zahl der Mitglieder im Jahresdurchschnitt.

Tafel II

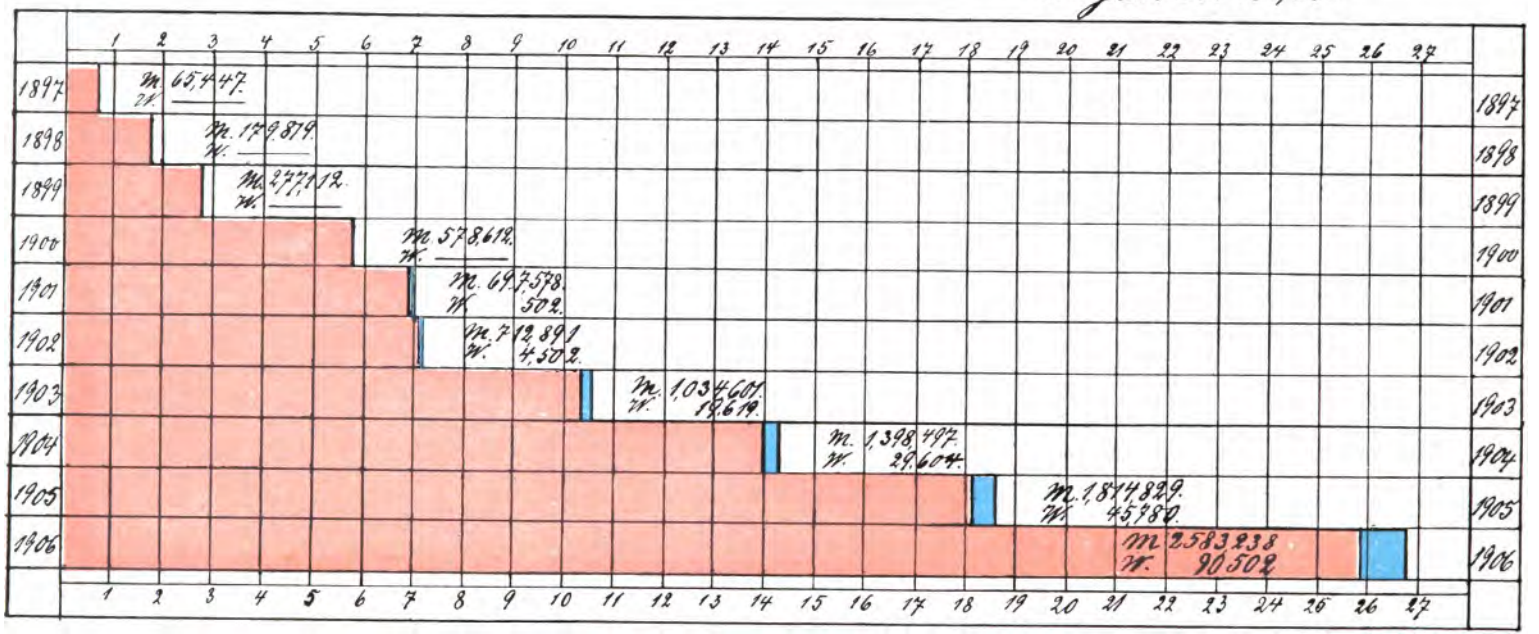
Maßstab 5 mm.



Zahl der geleisteten Wochenbeiträge

Tafel III

Maßstab: 100,000



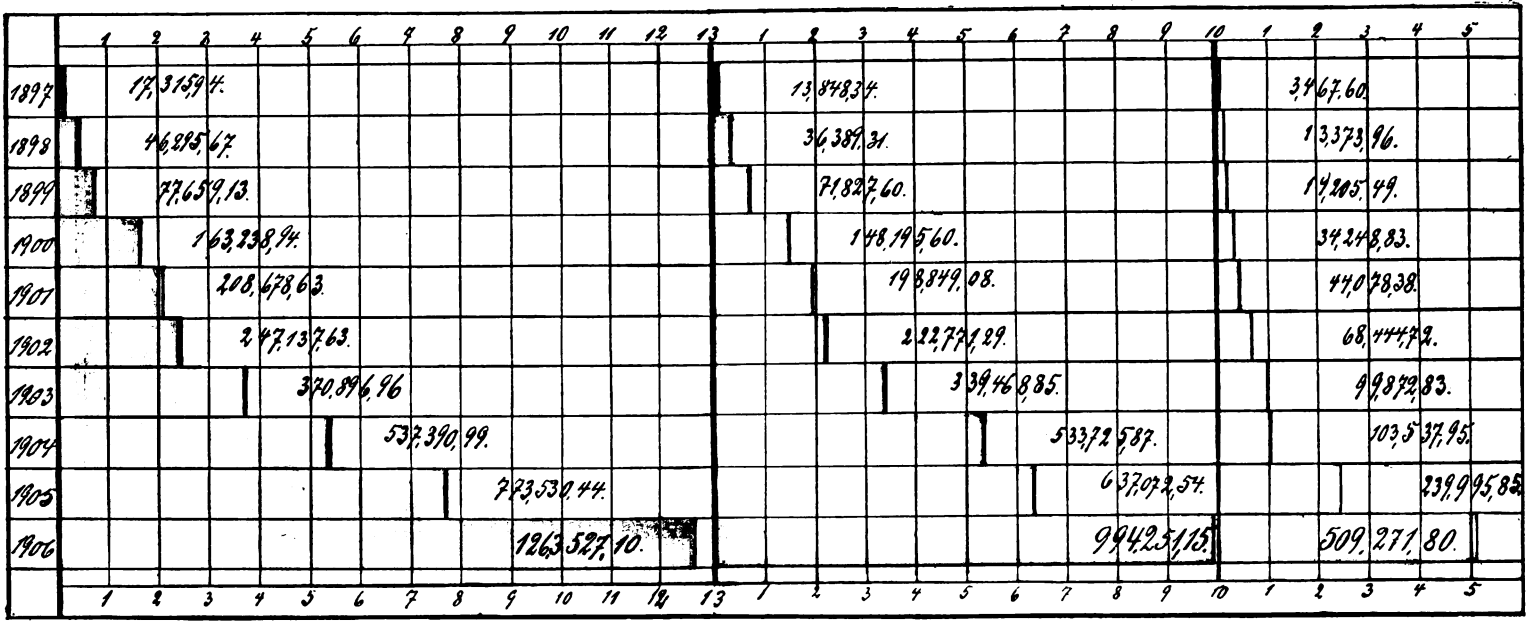
Männliche

Weibliche

Einnahmen, Ausgaben und Kassenbestand

Tafel IV

Maßstab: 100.000 Mark



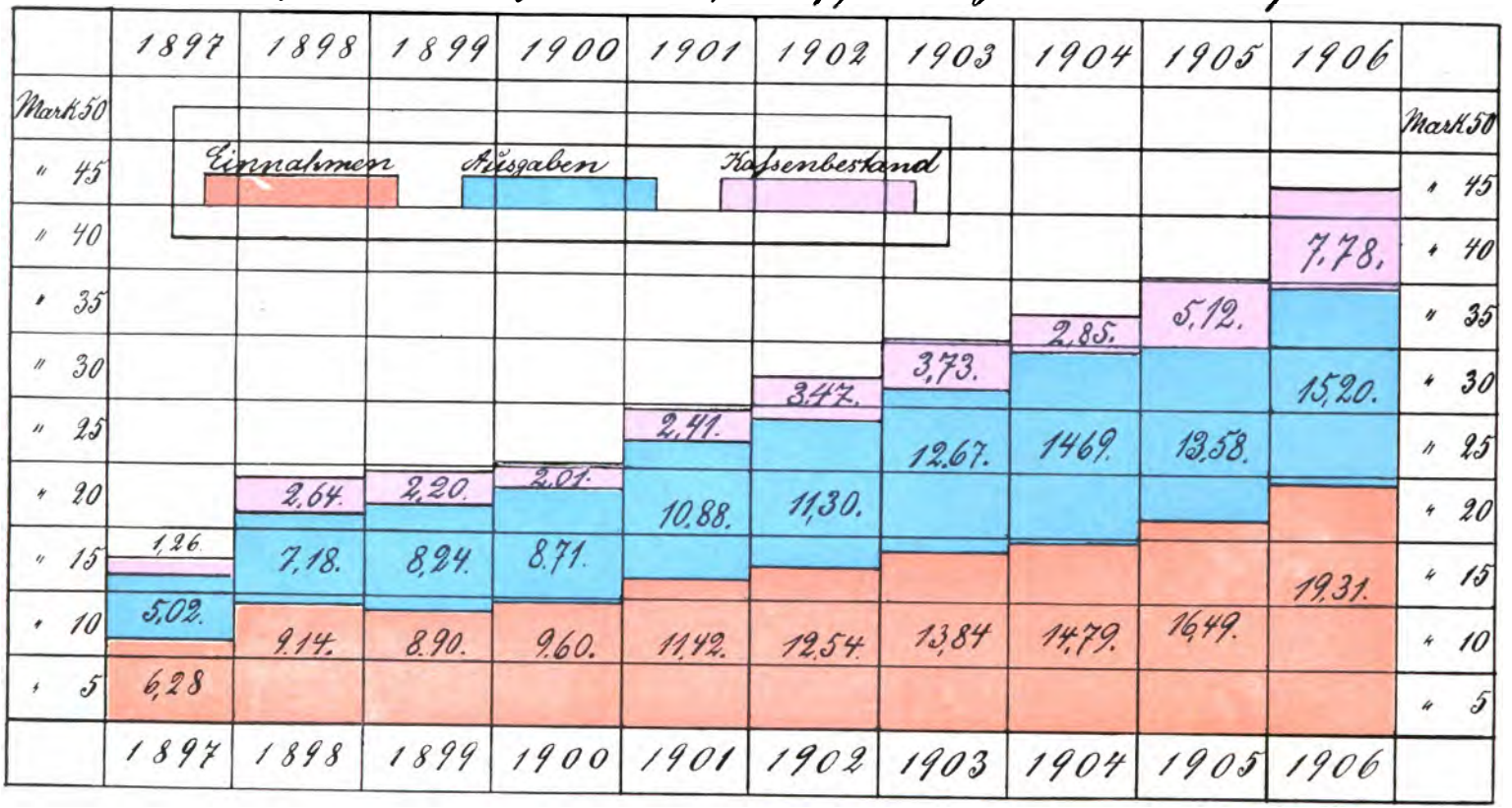
Einnahmen.

Ausgaben.

Kassenbestand

Einnahmen, Ausgaben und Kassenbestand pro Kopf der Mitglieder

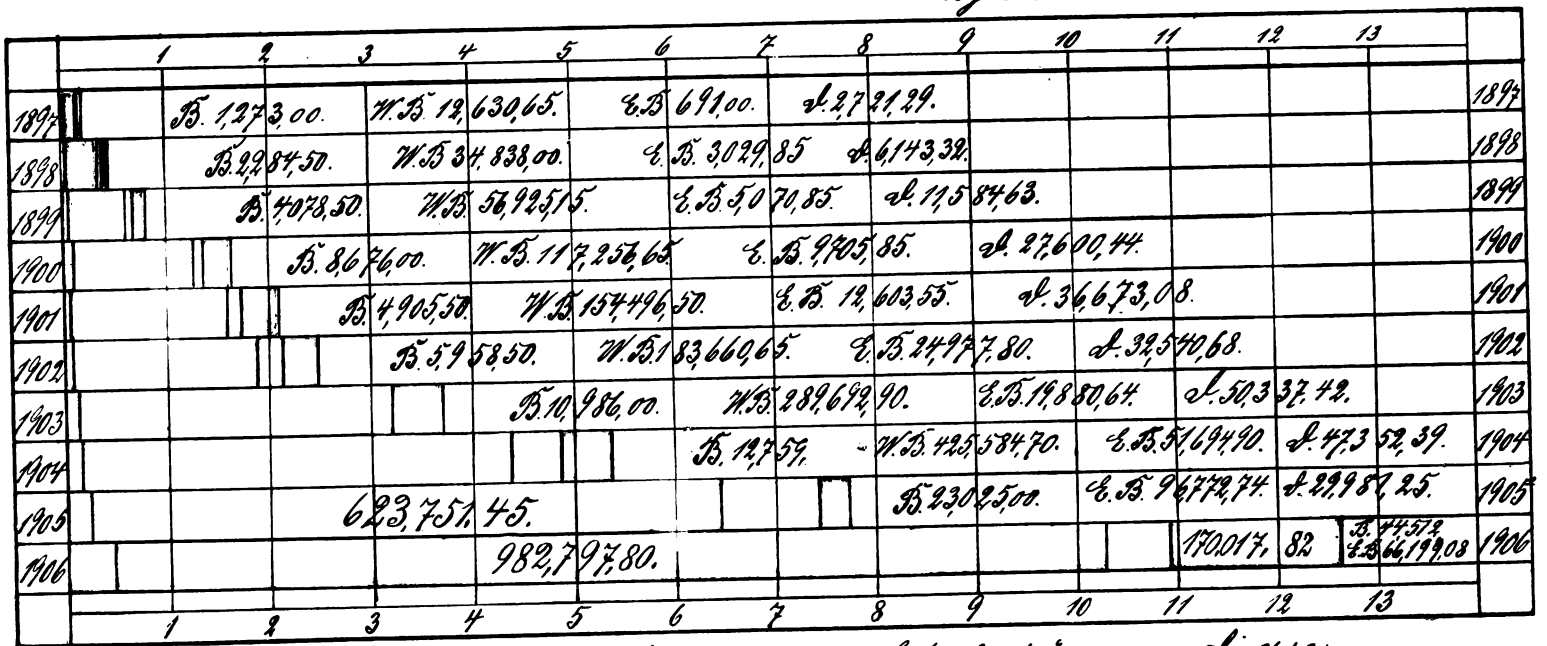
Tafel V



Tafel II.

Unterschiede der Einnahmen

Maßstab: 100,000 Mark.



Beitrittsgelder.
B.

Wochenbeiträge.
W. B.

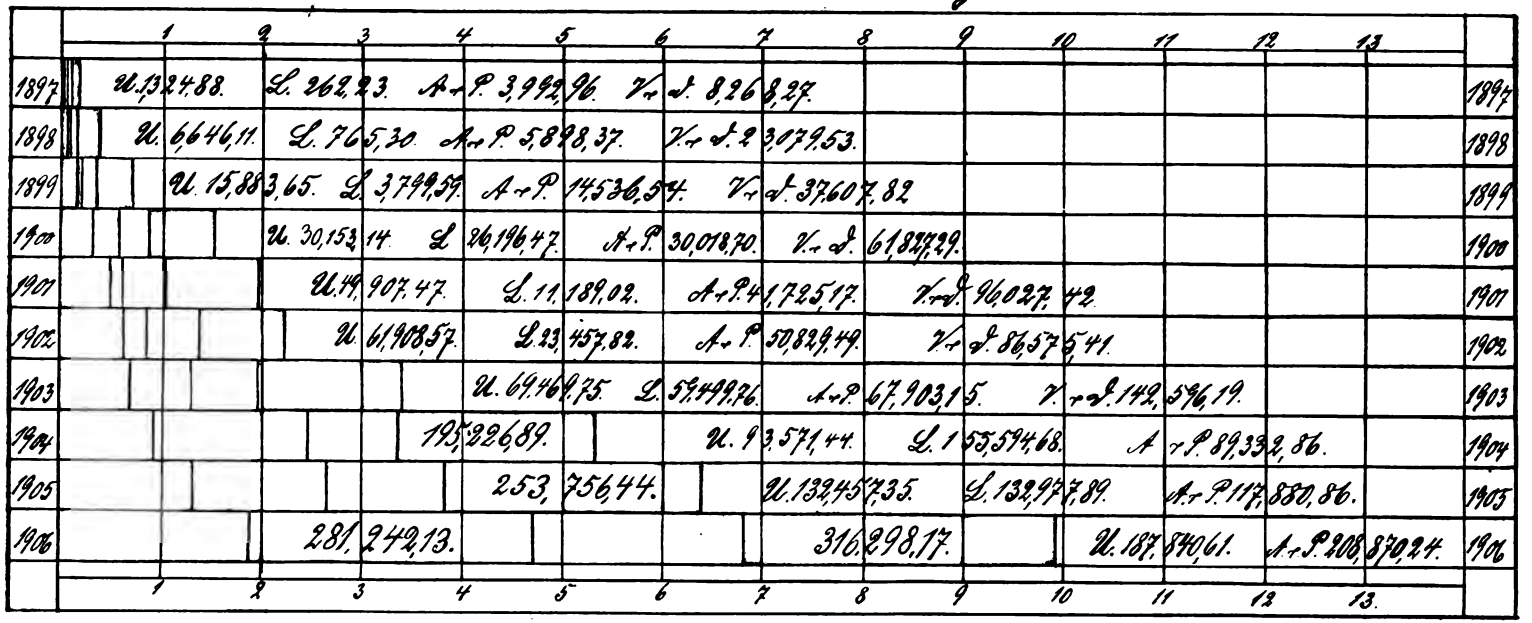
Extrabeiträge.
E. B.

Diverse.
L.

Unterschiede der Ausgaben

Tafel VII.

Maßstab 100,000 Mark.



Unterstützungen — U.

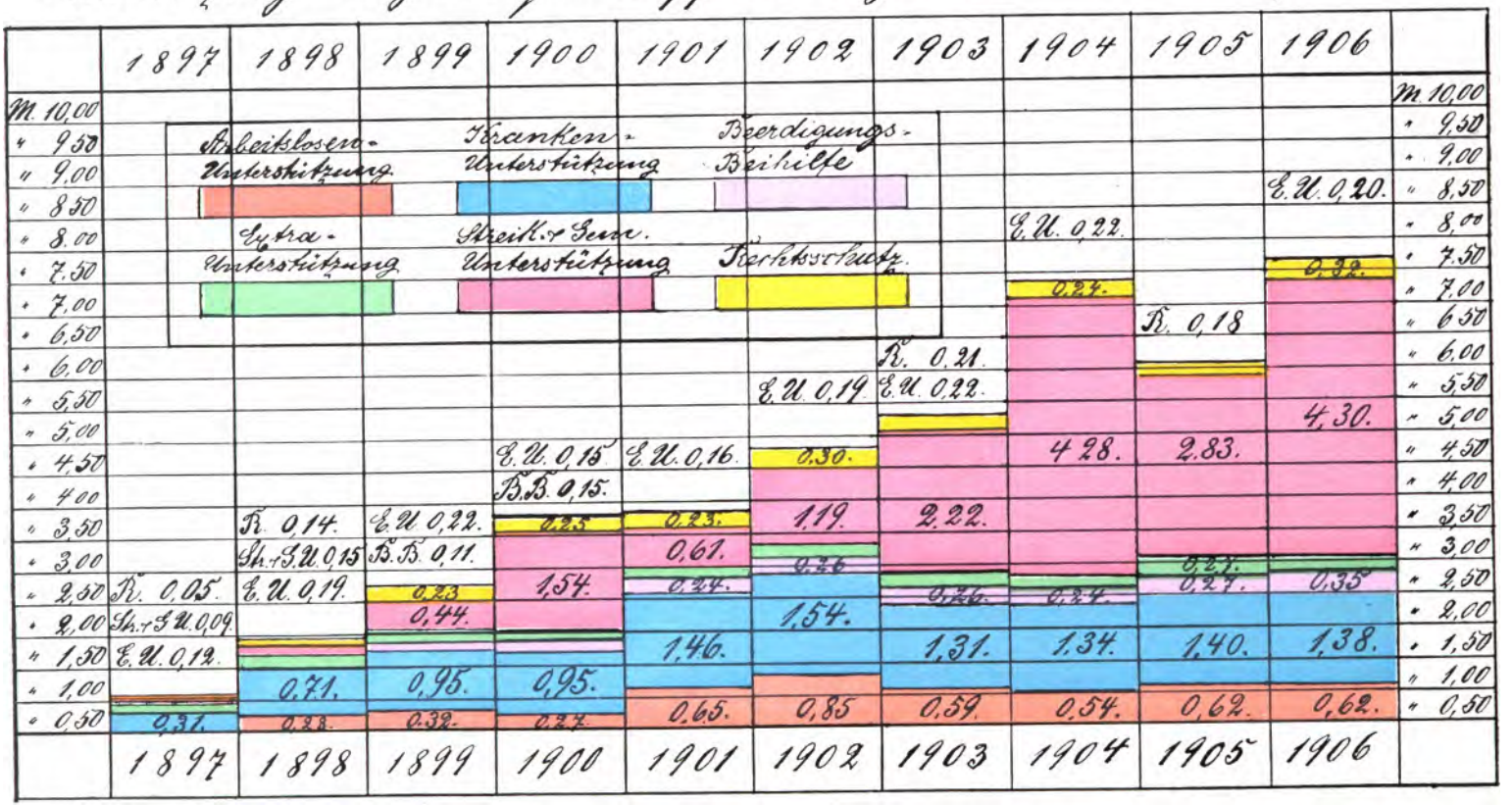
Lohnbewegungen — L.

Agitation + Presse — A. + P.

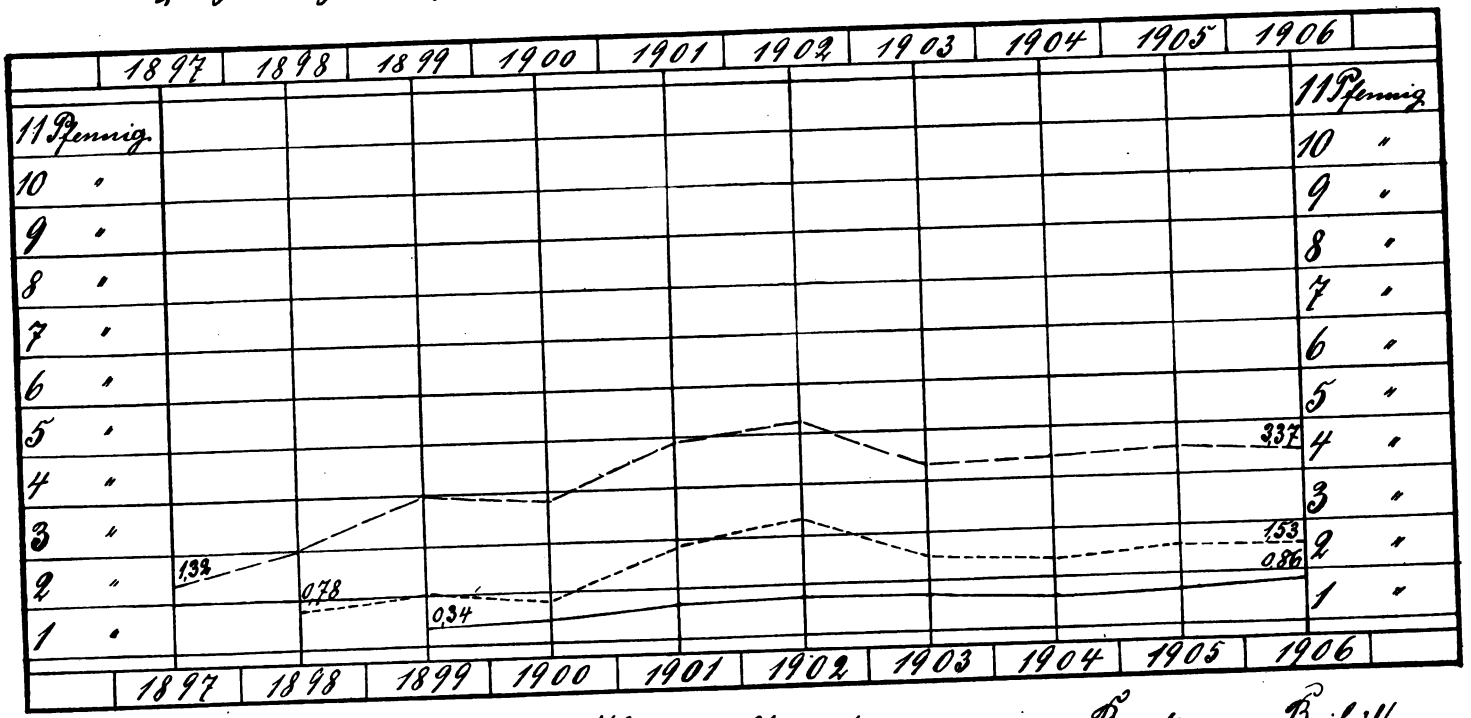
Verwaltung + Diverses — V. + J.

Unterstützungs-Ausgaben pro Kopf der Mitglieder.

Tafel VIII



Unterstützungs-Ausgaben pro Wochenbeitrag in Pfennigen. Diagramm A.

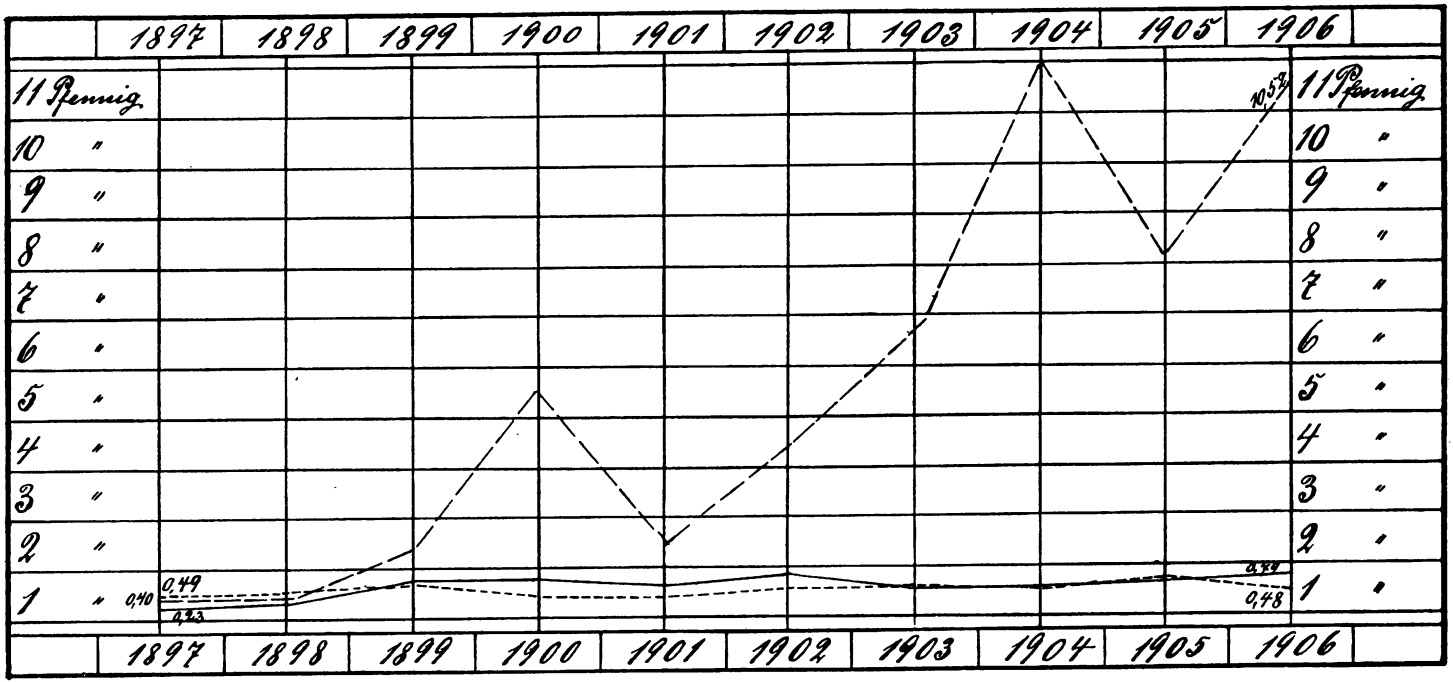


Arbeitslosen-Unterst.

Kranken-Unterst.

Beerdigungs-Beihilfe

Unterstützungs-Ausgaben pro Wochenbeitrag in Pfennigen. Diagramm B.



Extra-Unterst.

Streik-u. Lem. Unterst.

Rechtsschutz

TC 86837